ESPAÑA EN EL DESCUBRIMIENTO, CONQUISTA Y DEFENSA DEL MAR DEL SUR

Hugo O'Donnell

COLECCIONES MAPFRE 1492

Desde que se toma conciencia de la entidad continental americana, e incluso cuando Colón cree encontrarse en una parte desconocida de Asia, los esfuerzos se orientan hacia la búsqueda de un paso hacia los territorios donde avanzan los portugueses. El primer establecimiento español, asentado en el istmo de Panamá, determina el descubrimiento de la costa oeste. El difícil cometido de llegar al Maluco sin surcar aguas portuguesas lo cumple la expedición de Magallanes, descubriendo el Paso Austral. El litoral americano del Pacífico, con sus puertos cada vez más importantes, constituye el objetivo de los piratas. La irrupción de Drake por el Sur sorprende al Perú y se arbitran los medios para la creación de una flota autónoma, con la doble misión de proteger la plata real en su viaje a Panamá y de vigilar y defender los puertos, especialmente el del Callao, cercano a la capital. Hugo O'Donnell analiza el esfuerzo español por la conservación del ámbito del Pacífico frente a las aspiraciones de las potencias extranjeras que, a diferencia de lo sucedido en la costa Atlántica americana, no sufrirá detrimento.

Hugo O'Donnell (Conde de Lucena - Madrid, 1948). Abogado e historiador, Vicepresidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima (ICMH). Obras: *La fuerza de desembarco de la Gran Armada contra Inglaterra, El viaje a Chiolé de José de Moraleda, El mar en el siglo de Carlos III* (coautor).

Colección Mar y América

ESPAÑA EN EL DESCUBRIMIENTO, CONQUISTA Y DEFENSA DEL MAR DEL SUR

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, Hugo O'Donnell
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-335-X (rústica)
ISBN: 84-7100-336-8 (cartoné)
Depósito legal: M. 15683-1992
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

HUGO O'DONNELL

ESPAÑA EN EL DESCUBRIMIENTO, CONQUISTA Y DEFENSA DEL MAR DEL SUR

EDITORIAL
MAPFRE

A mi padre, constante
alentador de mis empresas

ÍNDICE

Prólogo 13

I. Descubrimiento y delimitación del ámbito 15

El espacio geográfico, histórico y estratégico del Pacífico 15
El descubrimiento del ámbito 21
Significado, trascendencia y consecuencias inmediatas de la hazaña 25
Las expediciones en busca del paso Austral 30
El Maluco, objetivo y confín. La rivalidad con Portugal 38

II. La conquista y la distribución territorial 45

La proyección inicial española. Centroamérica y Méjico 45
La ruta mejicana a las islas de Poniente 51
Las primeras noticias del Imperio del Sol 54
La conquista de América meridional 61
El tornaviaje y la colonización de Filipinas 69
La distribución territorial 75

III. La organización militar 79

El mando militar en los nuevos territorios 79
La organización militar 84
El equipo militar de la conquista y la colonización 90
Las armas ofensivas 95
Los medios auxiliares, la protección corporal y la táctica 99
El dispositivo defensivo 106

IV. Los precedentes de la amenaza exterior 115

El objetivo a proteger: los puertos 115
El objetivo a proteger: las rutas marítimas 120

Las zonas estratégicas de acceso. Panamá 123
El Istmo, amenazado 128
La génesis de la respuesta atlántica y su influencia en el Pacífico . 134

V. Los ingleses redescubren el estrecho de Magallanes 143

Drake irrumpe por el flanco sur 143
La creación de la Armada del Mar del Sur 151
Wynter y Sarmiento: dos concepciones sobre la Tierra del Fuego 154
La fortificación del estrecho de Magallanes 158
Nuevas medidas ante nuevas amenazas 164
Cavendish y la doble reacción española 167

VI. Ingleses y holandeses 175

El perfeccionamiento de la defensiva. La última tentativa inglesa . 175
Fortificación y vicisitudes de la zona del Istmo 177
Aparecen los holandeses en el Pacífico 183
Cañete, el fracaso de una estrategia 187
La incapacidad de adaptación a nuevas exigencias y descubrimientos 194
La búsqueda del oro de Salomón y del paso del noreste 197

VII. Colonizadores, corsarios y filibusteros 205

Las expediciones colonizadoras holandesas: L'Hermite y Brouwer 205
La época de los filibusteros 211
Los medios defensivos: barcos y fortalezas 216
Artillería, combatientes y soldados 221
El océano Índico, la nueva frontera. Molucas, Filipinas y Marianas 225
Los medios militares en Filipinas 230

VIII. El siglo de las soluciones 235

Contrabando, guerra y diplomacia 235
La reorganización territorial 241
Soldados, milicias y armas 244
El sistema defensivo a mediados de siglo 250
Chiloé, escudo del Mar del Sur 255
Las Filipinas hasta el final del dominio español 258

Conclusiones 265

Apéndices

Orientación bibliográfica 275

Índice onomástico 281

Índice toponímico 285

PRÓLOGO

España llegó tarde a la tierra de La Especería.

Mientras los portugueses tras bordear África llegaban al Índico, los españoles, a quienes había tocado la peor ruta, surcaban el Atlántico, procuraban situarse en el Caribe, saltaban al continente americano, lo cruzaban por tierra y, finalmente, lo eludían por mar.

Aunque por un corto tiempo en los fuertes de El Moluco ondeara el pabellón cuartelado de castillos y leones, el Emperador, que había rodeado el mundo con el cinturón de su poder, no pudo sacarle provecho. En la carrera de obstáculos para conseguir lo que no pudo, se encontró, y tras él sus sucesores, en poder de las costas de un inmenso mundo acuático que pretendió reservarse para sí.

El español lo pobló y lo organizó hasta donde pudo, en el convencimiento de que, como afirma Gómara, «Quien no poblare, no hará buena conquista», aunque oficialmente manifestase una posesión de derecho divino delegado sobre todas las tierras de su ribera y de todas las islas de su demarcación «descobertas e por descobrir».

Si queremos destacar la característica más señalada de ese ámbito para el hombre de su época, debemos dar de lado otras muy significativas como su riqueza o su polifacetismo, y fijarnos únicamente en el alejamiento, en la terrible distancia entre sus propias partes y respecto a Europa, que la razón política había agrandado aún más.

A finales del siglo XVII, cuando ya el mundo es conocido y ese conocimiento lo empequeñece de alguna manera, aún es éste su aspecto más notable.

En la lejanía se cifraba su mayor inconveniente, pero también su mayor defensa.

En 1692, doscientos años justos tras el Descubrimiento, señalaba L. de las Llamosas en su *Manifiesto apologético* refiriéndose al Perú que uno de sus mayores problemas era el de estar tan lejos de todo el mundo.

¿Si los peruanos se sentían *lejos*, qué sensación tendría un soldado de Tidore que para llegar a Manila precisaba con suerte más de un mes? Ese alejamiento tenía su contrapartida al predicarse también de los más temibles enemigos representados por las potencias émulas de España.

Pero, con el tiempo, los medios de navegación se perfeccionan y los conocimientos geográficos se divulgan, con la consecuencia de la reducción del tiempo empleado en recorrer la distancia y el incremento a la par de las comunicaciones y de la amenaza.

El descubrimiento del Pacífico, corolario necesario a su intensa busca, fue seguido de su exploración, conquista y organización, a las que sucedió un largo asentamiento que para el litoral americano fue de 200 años y para las «islas de Poniente», tres cuartos de siglo más.

El objeto de este trabajo es el de estudiar cada una de estas etapas desde el punto de vista estratégico y militar, dando una amplitud necesariamente mayor a la más larga y posterior de todas, y al más acuciante de los problemas que, dentro del tema general señalado, la caracteriza: el representado por la amenaza exterior.

Su propia entidad obliga a dejar para mejor ocasión la amenaza interior representada por las revoluciones de diferente signo, incluso la que acabará conduciendo a la independencia y creación de las nuevas nacionalidades.

Este trabajo es pues, ante todo, un análisis del esfuerzo español por la conservación del ámbito del Pacífico frente a las aspiraciones de las potencias extranjeras, que, a diferencia de lo sucedido en la costa atlántica americana, no sufrirá detrimento.

I

DESCUBRIMIENTO Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El espacio geográfico, histórico y estratégico del Pacífico

El concepto general de espacio cobra entidad física al posponerle un adjetivo, ya sea éste el de geográfico, extensión comprendida entre unos límites físicos, o el de cualquiera de los que determinan las ciencias sociales, que, por estudiar al hombre como ser en convivencia, restringen el término hasta hacerlo coincidir con la noción griega de la *ecúmene*, es decir, allí donde las condiciones naturales permiten la organización de la vida en sociedad.

Como afirma Dollfus [1], para el hombre moderno este último concepto tiende a confundirse cada vez más con la superficie total del planeta no cubierta por las aguas, debido a los avances de la ciencia y de la técnica; pero para el hombre histórico el espacio que puede serle útil para desarrollarse y convivir resulta más y más restringido conforme nos vamos remontando en el tiempo.

Para nuestros predecesores no fueron accesibles ni el desierto, ni las altas montañas, ni las grandes extensiones de agua, ni las zonas insanas, ni las de temperatura extremada, ni las selvas; pero tampoco los grandes espacios, para cuya ocupación se precisa un gran desarrollo demográfico, sino en la medida en que les fueron siendo utilizables.

Todos estos accidentes geográficos y fenómenos físicos constituyen los límites de una sociedad en un momento histórico determinado, a los que hay que añadir la presión ejercida por la expansión terri-

[1] O. Dollfus, *El espacio geográfico*, Barcelona, 1982.

torial de otros pueblos, cuya condición, más o menos poderosa, puede determinar una limitación fronteriza, una reducción, o incluso la absorción o desaparición de un ámbito determinado.

Pero más allá de la superficie ocupada efectivamente, existe otro espacio más extenso, sin una delimitación tan sencilla y con muchas más posibilidades de conflicto con otras entidades territoriales, como es aquel sobre el que se cimentan las expectativas de expansión y explotación futuras, basadas en un convenio o en un mero derecho de descubrimiento más o menos aceptado o tolerado por las potencias del momento. Este ámbito superior se ha venido calificando históricamente como «reinos y territorios de la Corona», de cuya propiedad, asentamiento o mero tránsito se excluía a las naciones e individuos extranjeros.

En términos generales, la acción humana tiende a transformar el medio natural mediante la organización; a cada tipo de sociedad y a cada etapa de evolución histórica corresponden unas formas de organización del espacio.

El estudio de ese ámbito donde, de hecho, han sucedido eventos protagonizados por los pueblos que lo habitan y el de las circunstancias de todo orden que los ocasionaron son objeto de las ciencias históricas, pudiendo ser analizados desde la múltiple perspectiva de la propia diversidad de éstas.

Un análisis estratégico deberá, por lo tanto, estudiar los factores físicos, históricos y materiales que trajeron consigo una situación política, así como los que la mantuvieron o hicieron que desapareciera como consecuencia de una respuesta adecuada o inadecuada a las amenazas, con inclusión de una panorámica de las posibilidades o alternativas que, con los medios y en las circunstancias del momento, se pudiesen haber elegido.

El Pacífico es el océano mayor y más profundo; se extiende entre las costas orientales de Asia y Australia, y las occidentales de América, con más de 6.000 kilómetros entre Suramérica y Polinesia, y cerca de 15.000 kilómetros de norte a sur. El área que ocupa es superior a la de toda la superficie terrestre del mundo y su extensión equivale a la tercera parte de la superficie del globo, duplicando la del Atlántico.

Situado en su mayor parte en el Hemisferio Norte, tiene como límite boreal el océano Ártico, con el que comunica por el estrecho de Bering, y por el sur el paralelo 66 grados, 30 minutos de latitud sur;

extendiéndose entre los meridianos de los cabos Sur en Tasmania, y de Hornos en América.

El análisis de sus vientos y corrientes resulta de gran interés a la hora de estudiar las rutas descubridoras y colonizadoras en la época de la navegación a vela.

Dos grandes circuitos, al norte y al sur del Ecuador, formados por corrientes marinas de superficie que se desplazan hacia el oeste, se bifurcan a su vez hacia los polos y la línea ecuatorial. Ambas fluyen desde las costas americanas hasta Filipinas; la primera, desde las costas mejicanas; la segunda, desde las panameñas.

Estos grandes flujos generan en determinados lugares contracorrientes de menor entidad, que se manifiestan sólo en determinadas épocas del año, pero de gran importancia para la navegación, facilitando el viaje o el tornaviaje.

El estudio de las zonas de los vientos y las calmas será también decisivo a la hora de las exploraciones oceánicas en las que los monzones tendrán especial relevancia.

A la gran extensión ocupada por las aguas del Pacífico, en las que se encuentra también el mayor número de islas, hay que añadir las regiones costeras o cuencas de los continentes, concretamente del americano, de las que unos 12.000 kilómetros lineales corresponden a la zona que, juntamente con la insular del Pacífico central intertropical, escenario de los descubrimientos españoles, nos aproxima a lo que constituye el ámbito geográfico objeto de nuestro estudio. Hacia el norte, la colonización española llegó hasta más allá de la actual California estadounidense (a unos 5.000 kilómetros del Ecuador) y hacia el sur hasta la Tierra de Fuego (a unos 7.000 kilómetros de esa misma línea ecuatorial).

Sin embargo, a la hora de fijar el ámbito real con la máxima precisión, debemos considerar una circunstancia no geográfica que redujo *ab initio* la extensión de la dominación española e impidió identificarla plenamente con el espacio del nuevo océano: el tratado de Tordesillas. El título de adquisición de las tierras occidentales por las que América primero, y el mundo del Pacífico después, vendrían a integrarse en la Corona de Castilla, sería también el instrumento documental para el establecimiento de sus límites.

Por todo esto puede decirse que, por una parte, el ámbito real va más allá de lo efectivamente conquistado, poblado e incluso visitado

por los españoles; y por otra, no puede identificarse con la totalidad de sus costas y tierras anejas, restringiéndose su extensión como consecuencia pactada de un conflicto de intereses con Portugal, la otra potencia rival en la zona.

El tratado de Tordesillas de 1494, modificador de la anterior partición de las bulas alejandrinas, y sus interpretaciones posteriores, señalarán el marco, aunque con una cierta imprecisión originadora de sucesivos conflictos diplomáticos, e incluso bélicos.

El convenio establecía una primitiva línea, de polo a polo, 370 leguas a occidente de las islas de Cabo Verde como delimitadora de las tierras de España y Portugal: los descubrimientos al este de la demarcación serían para Portugal; los realizados al oeste, para España.

La solución fue útil de momento a pesar del abuso de los portugueses en el Brasil, pero más adelante, cuando los españoles irrumpieron en el Pacífico, se hizo necesario delimitar también esa zona mediante la prolongación natural del meridiano de Tordesillas por la parte opuesta del globo, nueva línea de demarcación que sería objeto de duras controversias, ya que se partía de una medición en la que cada parte interpretaba su conveniencia, al no haberse especificado en el tratado divisorio a partir de cuál de las islas de Cabo Verde se debían contar las 370 leguas, y al utilizarse instrumentos y fórmulas diferentes y poco exactas.

Aunque Portugal conseguiría *colar* grandes regiones del Brasil en su zona, España haría lo propio con las Molucas (a las que más tarde renunciaría), y con las Filipinas.

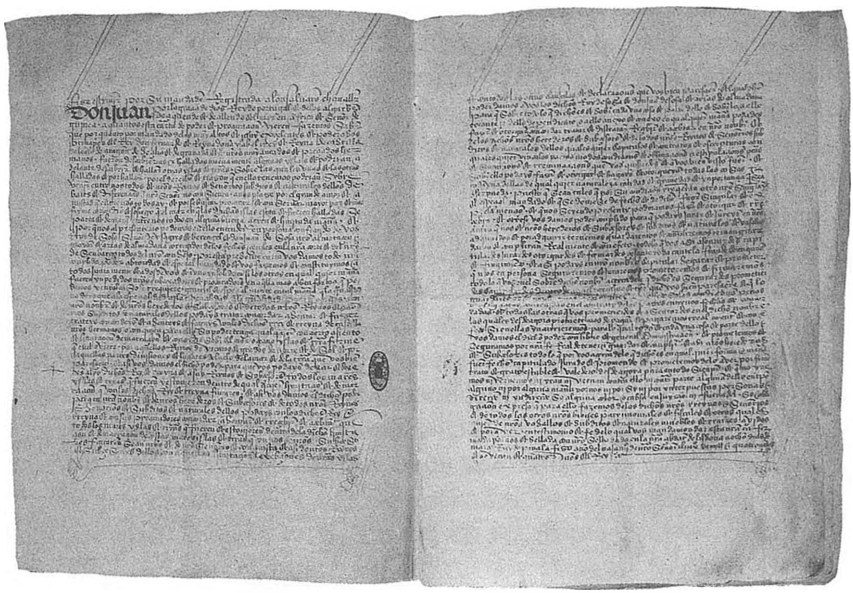
El límite oceánico nunca quedaría claramente delimitado, llegándose en cada momento a soluciones de compromiso para evitar la guerra o para terminarla, en los dos focos calientes del continente americano (Colonia del Sacramento) y del mundo insular del Pacífico (Molucas).

Resultaba mucho más fácil marcar fronteras sobre un plano que sobre unas tierras y unas aguas en las que, al margen de todo derecho, imperaban la ocupación *de facto* y la superioridad militar local, de acuerdo con la vieja teoría de que las relaciones pacíficas en Europa no tenían por qué ser norma en las tierras nuevas; práctica que los ingleses consagrarían con el *no peace beyond the line*, que, referida al Ecuador y, por extensión, a cualquier otra línea de su conveniencia, llegaría a ser el exponente del más rabioso oportunismo.

Este espacio general se considera, como decimos, zona de explotación exclusiva incluso respecto de las tierras no descubiertas y por colonizar, en virtud de la concesión pontificia y de la posterior rectificación pactada de Tordesillas:

> et que todo lo otro, asy yslas como tierra firme, halladas et por hallar, descubiertas et por descubrir, que son o que fueren halladas..., que todo sea et finque et pertenesca a los dichos señores Rey et Reyna de Castilla et de Leon, etc., et a sus sucesores para siempre jamás.

Esta división, que no será aceptada por otras naciones conforme vayan adquiriendo el rango de potencias ultramarinas, establecerá la zona a defender frente a todo intruso, tanto por lo que respecta al litoral atlántico como al pacífico, con extensión a sus islas y aguas, procurándose impedir un acceso procedente principalmente del este. Con el tiempo, asentamientos franceses, holandeses e ingleses se establecerán en los dominios españoles, y no se conseguirá su erradicación de la costa



Tratado de Tordesillas. Versión en castellano existente en el archivo de la Torre do Tombo de Lisboa.

oriental pese a los grandes esfuerzos invertidos, pero el Pacífico, aunque repetidamente asaltado y pirateado, conservará su identidad unitaria.

Delimitada ya el área general española entre las líneas consensuadas por los dos reinos ibéricos, podemos concretar el ámbito del Mar del Sur, objeto de nuestro estudio, y situarlo entre el meridiano demarcador del Pacífico y el límite oriental de las regiones americanas con litoral a dicho mar. Para aquellas con costas a ambos mares, como Méjico y Centroamérica, sólo la faja de tierra correspondiente a su vertiente pacífica debería ser objeto de un estudio estricto del ámbito; sin embargo, en razón a su vinculación política, pueden y deben ser incluidas las regiones interiores y pertenecientes a la costa oriental americana en múltiples y señaladas ocasiones.

Desde un punto de vista geopolítico, el estudio se circunscribe a unos territorios que quedarán organizados en los dos virreinatos de Méjico y Perú, que se dividirán para convertirse en cuatro con la creación de los de Nueva Granada y Río de la Plata, aunque este último, al desvincularse del Perú, lo hará también del ámbito del Mar del Sur [2].

Los límites de ocupación territorial real que pueden establecerse como vigentes durante la mayor parte de la época de la dominación española son, por la parte septentrional, los ríos Gila y Grande del Norte, donde estaban situadas las regiones fronterizas (frontera de indios) de Sonora y Nueva Vizcaya y sobre el tercio superior del Río Grande, la provincia de Nuevo Méjico; por el sur, el río Bío-Bío, en Chile, y la Pampa bonaerense en el Plata; por el nordeste, la desembocadura del Orinoco y la isla de Trinidad, dejando sin ocupar la inmensa cuenca del Amazonas, a la que sólo se asomarán las avanzadillas de las tierras interiores de Nueva Granada, Perú y Charcas; por el oeste, el inmenso océano hasta la línea de demarcación, cuyas tierras insulares estarán vinculadas administrativa y políticamente a las continentales, formando un todo a explorar, civilizar y gobernar, aunque, desde el punto de vista estratégico, la lejanía de unas y otras obligará a establecer dos grandes sectores a los que corresponderán históricamente dos planificaciones defensivas separadas: el litoral americano y las islas de Poniente.

[2] La creación de los nuevos virreinatos corresponderá a un reconocimiento de la diversidad de entidades geográficas con sus particulares necesidades de orden político y económico, y también estratégico y militar.

El descubrimiento del ámbito

En 1509 se erigía en la costa occidental del golfo de Urabá, la ciudad de Santa María de la Antigua, en el territorio del Darién, país montuoso de grandes masas forestales y clima lluvioso en extremo, cuyas malas condiciones de salubridad obligarían pronto al abandono de la fundación, cuna del primer obispado americano.

Sin embargo, la imprevista circunstancia de su afortunadísimo emplazamiento estratégico entre el Caribe y el Pacífico, con una distancia máxima de un mar a otro inferior a los 250 kilómetros, haría de la ciudad la base necesaria para el descubrimiento del Mar del Sur.

Vasco Núñez de Balboa, fundador junto con el bachiller Enciso, a quien había conseguido deponer, detentaba un gobierno interino cuyo territorio se extendía desde la mitad del seno de Urabá, en dirección oeste, hasta el cabo Gracias a Dios, zona perteneciente a Castilla del Oro, dentro de la demarcación concedida a Nicuesa, de quien Balboa también se había deshecho.

Para 1510 este *statu quo* había recibido el beneplácito del virrey Diego Colón; la voluntad de la colonia de no depender de ningún intermediario, sino directamente de la Corona había terminado por prevalecer. Balboa quedaba nombrado también lugarteniente de don Diego en Tierra Firme.

El lugar era el adecuado, dada su proximidad, para que entre la población autóctona se pudiesen tener noticias de la otra gran cuenca oceánica; además, la ciudad, que se conocería en adelante con el nombre abreviado de La Antigua, se había convertido en la única localidad continental poblada por españoles, ya que el fuerte fundado por Nicuesa con la denominación de Nombre de Dios había sido abandonado, y sus pobladores y defensores se habían integrado en ella, reforzando su capacidad militar y expansiva.

El hombre al que las circunstancias habían dado los medios para llevar a cabo la expedición descubridora también lo era.

Desde comienzos de su mandato, Balboa se interesa en la exploración de las comarcas vecinas tanto como en pacificar el territorio.

A una primera política bélica con los caciques vecinos Careta y Ponca, sigue otra de convivencia, trueque, atracción y formación de alianzas militares y diplomáticas, llegando Balboa incluso a tomar por esposa a la hija de Careta, que conlleva el que, cuando irrumpe en las

tierras del cacique Comagre, éste, pese a contar con más de 3.000 guerreros, le reciba en son de paz.

Será en contacto con este último pueblo donde oiga por primera vez hablar de un mar extenso y de un país rico, cuyos habitantes utilizaban embarcaciones similares a las castellanas, situado detrás de la gran cordillera.

De creer a Gómara, Panquiano, hijo del cacique Comagre, al ver disputar a unos españoles por el reparto de oro, disgustado por su ansia de rapiña, dio un puñetazo derribando la balanza, y aunque auguró que sería en perjuicio de ellos, les prometió indicarles una tierra donde los utensilios de cocina se fabricaban con el codiciado metal.

Interrogado por el nombre y la distancia de esa región por medio de tres españoles de Nicuesa que conocían la lengua del país por haber convivido y entablado amistad con sus habitantes, respondió que se llamaba Tumamaná, y que estaba a seis soles o jornadas, pero que se necesitaba cruzar por varias sierras antes de llegar a la otra mar.

Narra expresivamente el cronista:

> Como Balboa oyó la otra mar, abrazólo, agradeciéndole tales nuevas.

Balboa sabía que, de confirmarse la existencia de un mar abierto al otro lado, la teoría sobre la situación asiática de las Indias y Tierra Firme, aún viva, se desmoronaría, y se haría preciso un nuevo replanteamiento de la política imperial por parte de Castilla.

Sin embargo, él era ante todo un poblador bien situado, y con un futuro atrayente. Las encomiásticas referencias a un país con abundancia de oro no le debían impresionar demasiado, ya que en ese momento disponía de otras sobre el templo de oro de Dabaibe, mucho más próximo y asequible.

No será sino hasta después de que la expedición enviada a este templo imaginario fracase, y tenga nuevas en el verano de 1513 de que el comisionado real Pedrarias Dávila está en camino con poderes para tomar el mando y exigir cuentas por la usurpación del gobierno local, cuando decida llevar a cabo una empresa descubridora, patriótica y altruista, que le congracie con la Corona [3].

[3] Ante las disputas, conflictos de competencias y desórdenes que la conquista de América desata, la Corona, alejada y sin medios que le permitan dictaminar en justicia

El primero de septiembre se hacía a la mar, a bordo de un bergantín y diez canoas, una tropa de 190 españoles y unos 800 indios, sin caballos, pero bien armados y con traíllas de perros de presa.

Desembarcados en el puerto de Acla, en las tierras aliadas de Careta, se dirigieron a las de Ponca donde se les proporcionó indios de carga y guías hasta Cuarecuá donde trabaron combate con las tribus de la zona, cuyo cacique murió en batalla, pacificándolas después según el modo de actuar de Balboa, y recogiendo nuevos taladores y guías.

Tuvieron que recorrer un camino lleno de dificultades a través del istmo de Darién por entre las estribaciones y ramales de la cordillera del mismo nombre, colinas no muy altas aunque sí intrincadas, cruzando los ardientes vapores de la selva y pantanos tropicales que causaron una gran mortandad.

Por fin, el 25 de septiembre, los guías señalaron un monte ante ellos, asegurando que desde la cumbre se vería el mar. Un poco antes de llegar a la cima, Balboa ordenó detenerse, y corrió hacia arriba desde donde pudo ver, en dirección sur, el golfo de San Miguel, y más allá, un mar sin límites.

> Fue delante él solo y ocupó el vértice primero que ninguno. Postrándose en tierra, hincado de rodillas, y alzando al cielo las manos, saludó al Mar Austral...

Erigida una cruz y unos montones de piedras, y entonado un tedéum, se grabaron varios árboles con los signos reales.

Cuatro días más tarde, una vez en la marina y tras haber puesto en fuga a los belicosos indios de Chiapes, se procedió a otro solemne acto ante los escribanos reales por el que Balboa tomaba posesión del mar y la totalidad de tierras e islas que bañara, en nombre de don Fernando el Católico y de doña Juana, con todas las formalidades de rigor, asiendo con una mano la bandera y el pendón reales, y con la otra una espada desnuda y una rodela, hasta que las aguas le cubrieron las rodillas.

con auténtico conocimiento de causa, se verá obligada en muchos casos a sobreseer las causas cuando el éxito ha culminado una empresa de dudosa legalidad inicial, y cuando el bien general así lo aconseja. El caso de Cortés será el más significativo.

Balboa quiso que quedara recuerdo imperecededero de este acto, para lo que lo revistió de la mayor solemnidad posible a fin de que la forma calase en el ánimo de sus soldados.

Había esperado a la pleamar para que pareciera más total la toma de posesión, y había decidido que sólo aquellos de sus hombres más meritorios, en número de 26, le acompañasen, mientras los demás permanecían presenciando el acto a mayor distancia.

Según Fernández de Oviedo, la fórmula empleada para la toma de posesión fue la siguiente:

> Vivan los muy altos é muy poderosos Reyes don Fernando é doña Johana, Reyes de Castilla é de Leon é de Aragon, etc., en cuyo nombre é por la corona real de Castilla tomo é aprehendo la possesion real é corporal é actualmente destas mares é tierras é costas é puertos é islas australes, con todos sus anexos é reynos é provinçias que les pertenesçen, o pertenesçer pueden en qualquier manera é por qualquier raçon é título que sea ó ser pueda, antiguo ó moderno, é del tiempo passado é pressente ó por venir, sin contradicion alguna. E si alguno otro príncipe ó capitán, chripstiano ó infiel, ó de qualquier ley ó secta ó condiçion que sea, pretende algun derecho á estas tierras é mares, yo estoy presto é aparexado de se lo contradeçir é defender en nombre de los Reyes de Castilla, pressentes ó por venir, cuyo es aqueste imperio é señorio de aquestas Indias, islas é Tierra-Firme septentrional é austral con sus mares, assi en el polo ártico como en el antártico, en la una y en la otra parte de la línia equinoçial, dentro ó fuera de los trópicos de Cánçer é Capricornio, segund que mas cumplidamente á Sus Magestades é subçessores todo ello é cada cosa é parte dello compete é pertenesçe, e como mas largamente por escripto protesto que se dirá ó se pueda deçir é alegar en favor de su real patrimonio, é agora é en todo tiempo en tanto quel mundo turare hasta el universal final juiçio de los mortales.

Como se prescribía en el procedimiento, se llevaron a cabo los autos de posesión sin que se presentase, como es lógico, contradicción alguna, de lo que se levantó testimonio, obligándose todos los presentes a defender con la espada en la mano, por mar y tierra, la nueva posesión. El golfo de San Miguel, bautizado con el nombre del santo del día, había constituido la representación simbólica de todo un océano y el objeto material del dominio.

El gobernador Pedrarias volvería más tarde a repetir la ceremonia, cuando ya la gloria del descubrimiento pertenecía a Balboa.

Con Vasco Núñez surcaron los españoles por vez primera las aguas del golfo e islas de las Perlas a bordo de canoas indígenas, beneficiándose, como lo habían hecho en el otro mar, del producto más cotizado de ellas, las perlas, cuya abundancia había sido origen de su nombre.

El nuevo océano comenzó a denominarse *Mar del Sur* o *Mar Austral* por contraposición al de las Antillas, ya que el término «océano» o «mar océano» se reservaba a las aguas atlánticas.

En esta denominación, dada por el propio descubridor, influyeron diversas circunstancias.

El istmo de Darién tiene una orientación del oeste hacia el este, por ello para un colono de La Antigua como Balboa, el Caribe tiene necesariamente que ser el mar situado al norte o «Mar del Norte» y el localizado al otro lado del istmo, el situado al sur o *Mar del Sur*; en este mismo sentido se había expresado otro habitante de la zona, el hijo del cacique Comagre, que se había referido en su informe a «aquél lado que mira el sur cría oro en abundancia».

La prisa por volver cuanto antes a su base y hacer llegar la nueva a España impidió a Balboa salir del seno que hoy día conocemos como golfo de Panamá, y de tener ocasión de ver la progresión de la costa y del mar hacia el norte.

El término se popularizó y siguió utilizándose aun cuando pocos sabían ya de su primitiva denominación y justificación, y hasta el siglo XIX se siguió aplicando ese nombre, incluso para referirse al litoral y aguas de regiones continentales más septentrionales del Pacífico, como la de Nutka, cercana a la actual Vancouver, pasados los 49 grados de latitud norte.

Significado, trascendencia y consecuencias inmediatas de la hazaña

El descubrimiento trajo consigo de forma inmediata la toma de posesión por España con la fórmula-tipo habitual en estos casos. Es, pues, el acto posesorio su primera consecuencia de entidad jurídica.

El acto se llevó a cabo «por la corona real de Castilla» y en nombre de los que en el momento histórico ostentaban el poder de acuer-

do con la última voluntad de Isabel la Católica: su hija Juana, representada por su padre, don Fernando.

La fórmula reitera más adelante la apropiación y su defensa:

> en nombre de los Reyes de Castilla, pressentes é por venir... en tanto quel mundo turare...,

quedando, pues, vinculado el nuevo ámbito con carácter permanente y exclusivo a la Corona castellana, como complemento de la expectativa originada con ocasión del otorgamiento papal que concedía un derecho general o dominio nominal sobre las tierras descubiertas, aunque no hubiesen sido ocupadas.

El ritual señalaba claramente el ámbito sin ningún tipo de restricciones y dando posibilidad a una interpretación extensiva de esa aprehensión material e inmediata de:

> mares é tierras é costas é puertos é islas... con todos sus anexos é reynos é provincias,

ampliándolos a cuantos territorios hubiesen tenido derecho o pudieran tener.

De la importancia concedida por los españoles de la época al descubrimiento del Pacífico es buena prueba la dedicatoria que López de Gómara hace a Carlos I en su *Historia de Indias*, en la que lo define como:

> la mayor cosa, despues de la Criación del mundo, sacando la Encarnación y Muerte del que lo crió, y ansí al descubrimiento de Indias, llaman Nuevo Mundo. Y no tanto le dicen nuevo por ser nuevamente hallado, cuando por ser grandísimo, y casi tan grande como el viejo, que contiene a Europa, África y Asia.

La consideración continental de América fue consecuencia, por una parte, de la conciencia de su enorme extensión, adquirida tras los primeros reconocimientos litorales, expediciones y asentamientos en tierra firme; y por otra, del conocimiento de su realidad independiente de cualquier otra tierra conocida, probada tras el descubrimiento del Mar del Sur y de sus posteriores exploraciones que demostraron su ex-

tensión tanto por el sur como hacia el norte, y su amplitud hacia el este en distancia tal que constituía una separación oceánica suficiente —aunque aún no se supiese que fuera total— como para poder considerar a las Indias como masa continental de entidad propia.

Esta consideración, que estaba ya en el ánimo de todos, se desprende del propio acto de posesión del Mar del Sur, según la versión de Fernández de Oviedo, y en el que se define el dominio español sobre el imperio transatlántico como:

> señorio de aquestas Indias, islas é Tierra-Firme septentrional é austral con sus mares, assi en el polo ártico como en el antártico, en la una y en la otra parte de la línia equinoçial, dentro o fuera de los trópicos de Cánçer é Capricornio...

Al margen de la concepción geográfica, y desde un aspecto más efectivo, el descubrimiento abría dos nuevas puertas.

De forma más mediata establecía por fin el nexo con las verdaderas Indias, que una futura infraestructura naval y el conocimiento de vientos, mareas y corrientes podrían convertir en la más corta ruta comercial con Oriente.

De forma inmediata brindaba la expectativa de una lucrativa conquista (ya hemos visto cómo las referencias a este mar han ido siempre unidas a otras sobre un reino abundante en oro) con la comodidad de poder apoyarse en una ruta marítima para recorrer mucho más fácilmente las grandes distancias de las posibles bases.

A la larga, condicionantes políticos, económicos y naturales reducirían la importancia de la primera posibilidad y los mayores esfuerzos se enfocarían hacia la colonización, explotación y conservación del mundo occidental americano, sin olvidar del todo la perspectiva asiática que permanecerá latente.

El buscado paso a otro mar allende la masa continental había sido hallado, pero, como indica Fernández de Oviedo, se trataba de un «estrecho de tierra y no de agua».

La ruta hacia Asia no se abría, pues, de una manera directa, por lo que la necesidad de buscar un paso navegable se mantenía, pero el descubrimiento abría mayores esperanzas a quienes perseverasen en el intento.

Desde el punto de vista local, la toma de conciencia de la nueva situación y perspectiva se produce de una manera rápida.

Balboa regresa a Darién con toda celeridad meses antes de la llegada de Pedrarias, siendo recibido con grandes muestras de júbilo por sus conciudadanos, e iniciándose los preparativos de una nueva expedición mediante el acopio de víveres y pertrechos.

En julio de 1514 llega Pedrarias, quien, como nuevo gobernador, asume la iniciativa.

Con él arriba oportunísimamente a La Antigua un gran contingente de soldados y aventureros, y cuantioso material, que constituirán la cantera humana y el arsenal inicial de la conquista.

A pesar de abrírsele expediente de residencia a Balboa a fin de aclarar su poco ortodoxa manera de acceder al poder, resulta éste provisionalmente sobreseído en el juicio consecuente; la fama de su hazaña había resultado de momento el mejor de los alegatos de descargo, tal y como él esperaba.

En el ínterin de los preparativos, Pedrarias organiza varias expediciones, que, mandadadas por sus capitanes, tienen por objeto apaciguar la región y conseguir abundantes víveres para el proyecto y la colonia.

Se toman también las primeras medidas para explotar el descubrimiento, iniciándose la construcción de un camino entre Acla, antiguo puerto indígena en el golfo de Urabá, que se fortifica, y el golfo de San Miguel en la costa del Pacífico.

Balboa recupera el protagonismo de la empresa con motivo de la llegada de España del reconocimiento real por su hazaña, que se manifiesta en la concesión del título de Adelantado de la Mar del Sur, primera autoridad en esa zona, con atribuciones independientes del gobernador del Darién y competencia en materia tanto militar como civil en su territorio.

Junto al adelantamiento se le concedía el gobierno provincial de Panamá y Coiba [4], aunque su autoridad se sometiese a la general de Pedro Arias (Pedrarias) Dávila, gobernador de la totalidad del istmo.

Con la figura ya usual en Indias del adelantamiento, común a todas las capitulaciones, se inaugura el mandato español sobre un territorio cuya posesión no constituye más que una expectativa, basada sobre ese derecho general o dominio nominal sobre las tierras descubiertas,

[4] Esta última no se refería a la isla del mismo nombre, sino a una región ístmica a la que correspondía el territorio del cacique Careta.

aunque no hubiesen sido aún ocupadas, que otorgaba la concesión de Alejandro VI, con la obligación inexcusable de la extensión de la fe. A partir de este momento corresponderá con carácter exclusivo a Balboa la preparación de las expediciones, la conquista, el poblamiento, la organización administrativa y el aprovechamiento de los recursos de la nueva provincia.

Este otorgamiento tan amplio desatará la envidia de Pedrarias, que creerá mermadas sus atribuciones, y será causa de obstáculos y dilaciones, y, finalmente, de la ejecución inicua de Vasco Núñez, pese a que su condición de adelantado le permitía ser juzgado en España por el monarca.

Preparada la expedición con el fin de fundar una población a orillas del nuevo mar, se labraron las piezas de madera para construir bergantines con que explorar el Pacífico, ya que, según los pioneros, no existía al otro lado madera apropiada.

Llegados a la ribera del río de las Balsas, cuyo cauce sería aprovechado como ruta parcial, se tuvo que rehacer la tablazón, inutilizada por los insectos, y hacer nuevo corte y labra en los bosques cercanos, aprovechando jarcia, velas y anclas.

Llegados al golfo de San Miguel, las dos primeras naves propiamente españolas surcaron las aguas del Pacífico por el archipiélago de las Perlas y hacia el sur a puerto Piñas, en el extremo oriental del gran golfo, hasta que, faltas de alquitrán y cabullería para ampliar la exploración, regresaron a tierra.

Ésta sería la última actividad del que parecía destinado a hacer suyos los grandes imperios andinos; con ella quedaba demostrada la necesidad de crear una base permanente y bien abastecida en el litoral que ahorrase los ímprobos esfuerzos de un traslado desde La Antigua, a través de selvas y terreno poco practicable, pese a las nuevas rutas abiertas por el propio Balboa, y los capitanes de Pedrarias.

De la experiencia adquirida se sacarán pues dos consecuencias, una de ellas realizable y otra utópica; la primera será la fundación de la ciudad de Panamá, y la segunda, posteriormente, a mediados de siglo, el primer estudio para la creación de un canal que comunicase ambos océanos.

Sólo el tiempo y el progreso permitirán en el futuro llevar a cabo el canal que habría de transcurrir por territorios muy próximos a los de la gran vía marítima proyectada por los españoles.

Sin embargo, pronto se pondrá en práctica una solución intermedia, el convertir la ruta, como ya Balboa había hecho en la del golfo de San Miguel, en mitad transitable y mitad navegable, favoreciendo sobre todo el tráfico de mercancías mediante el drenaje y la limpieza del río Chagres, desde Panamá hasta Nombre de Dios.

El cauce de ese mismo río Chagres será aprovechado en el siglo XX para la realización del Canal.

Balboa comprendió que el acceso principal al nuevo país debía ser marítimo; sin embargo, su detención y muerte le privaron llevar a cabo una exploración que prometía ser extraordinaria. Como él mismo había señalado por carta al Rey: «Llega un hombre fasta donde puede; no fasta donde quiere».

Las expediciones en busca del paso Austral

La Junta de Toro de 1505 y la de Burgos, tres años después, habían reiniciado el apoyo oficial a los proyectos de búsqueda de un paso marítimo.

La última de éstas, en la que Fernando el Católico había reunido a los cuatro navegantes más famosos del momento: Américo Vespucio, Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Juan Díaz de Solís, emitió dictamen en cuya virtud se firmó capitulación por la que Pinzón y Solís deberían navegar al oeste de las Antillas a fin de reconocer la costa no explorada y de buscar la vía de acceso al mar asiático (23 de marzo de 1508).

La expedición, a bordo de dos pequeñas naves, pasó por Cuba y recorrió las costas de Nicaragua, Honduras y la península del Yucatán, desde donde emprendieron el regreso sin conseguir su propósito.

Conocida la existencia al otro lado del continente de un mar dilatado y navegable a partir de principios de 1514, Portugal parece interesarse por un tema que tanto puede afectar a su monopolio especiero.

La poco documentada empresa de Cristóbal de Haro y Nuño Manuel, que, al parecer, llegaron hasta el cabo de Santa María, en el actual Uruguay, pudo ser muestra clara de las nuevas expectativas lusas.

El interés de Portugal desencadena por su parte la reacción del Rey Católico.

Juan Díaz de Solís es requerido de nuevo para firmar capitulación en una empresa que, pese a su apariencia de particular, tiene origen en una decisión real previa, dando por ello don Fernando instrucciones oportunas a fin de que:

> ninguno sepa que Yo mando dar dineros para ello, ni tengo parte en el viaje; antes bien habeis de decir e publicar que vos e vuestros hermanos e gente a vuestra costa is. (Noviembre de 1514).

El hecho, sin embargo, de ser Solís piloto mayor de la Casa de la Contratación proclamaba a voces el carácter oficial de la expedición. El objetivo era el de ir a «descubrir a espaldas de Castilla del Oro» hasta 1.700 leguas o más si pudiere. En las instrucciones mandaba averiguar si Castilla del Oro era isla, es decir, si existía más de un canal, y trazar y situar el posible o posibles estrechos.

Para llegar al otro lado del istmo no fueron los expedicionarios a la costa panameña, sino que, siguiendo la ruta de Pinzón y Lepe (Canarias-cabo San Agustín), continuaron bajando hasta el Río de la Plata, que recibió el nombre de Mar de Solís, probándose no ser el paso deseado. La muerte de Solís a manos de los indígenas puso fin a la expedición y, con ella, a las reales esperanzas.

El proyecto que los portugueses Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro presentan en la corte de Carlos I en 1518 no es sino la continuación y perfección de los de Vespucio y Díaz de Solís: llegar a las islas de La Especería a través de un paso que necesariamente debe existir al sur de América.

Como Portugal cambia de actitud y no muestra ya interés por una ruta que no parece superar a la africana que utiliza, Magallanes se ofrece en Castilla cuando los otros intentos en esa misma dirección, y también por el centro y norte del continente, han fracasado.

Magallanes suponía que todo o parte del archipiélago moluqueño entraba en la concesión española y en sus múltiples consultas a las colecciones científicas y cartográficas de la Contaduría de la Corona portuguesa había tenido ocasión de estudiar una carta de marear, obra de Martín Benhaim de Bohemia, donde se situaba, por suposiciones no contrastadas, un paso en el cono sur americano.

Cuando llega a Sevilla, coincidiendo con el regreso de los restos de la expedición de Solís, somete a la Casa de Contratación su proyecto de llegar a las islas por una ruta más corta.

No será ésta sino el propio rey quien se interese por su plan.

En las capitulaciones que se firmaron en Valladolid el 22 de marzo de 1518 no se hablaba para nada de buscar paso alguno; sin embargo, la zona que se debía explorar, así como los requisitos del viaje lo exigían. Se trataba de:

> descubrir lo que hasta agora no se ha hallado, que es en los límites de nuestra demarcación que hasta ahora no se ha descubierto, é lo poner só nuestro Señorío e sujeción...

El objetivo era por lo tanto El Maluco o islas Molucas, aún no ocupadas por Portugal, que, hasta entonces, sólo obtenía especias de la India, Malaca, Sumatra y Java. A esta zona inexplorada se había de llegar por «los dominios que nos pertenecen é son nuestros en el mar Oceano», sin entrar para nada en zona portuguesa.

A Magallanes y Faleiro (que a última hora no se decidirá a ir) se les concedían a perpetuidad los títulos de adelantados y gobernadores de las tierras que descubriesen; durante diez años no se otorgaría capitulación para ir a descubrir por el mismo derrotero, y se les reservaba la veintena del lucro o de los productos líquidos de las tierras e islas descubiertas.

La Corona habría de aportar para el viaje, según lo capitulado:

> cinco navíos los dos de ciento y treinta toneladas cada uno, y otros dos de noventa, y otro de sesenta toneles, bastecidos de gente é mantenimientos é artilleria... [5].

Tonelaje grande, pues para las naos mayores, bien pertrechadas de artillería, vituallas y enseres; mediano para las intermedias, y pequeño para la menor, destinada a la observación, recorrido próximo de la costa y avanzadilla. La doble misión de la expedición estaba muy clara.

Aunque la puesta en práctica de lo establecido no es perfecta, el diferente tonelaje, acorde con la misión, se respeta más o menos:

Trinidad, la capitana, de 110 toneles;
San Antonio, de 120 toneles (al mando de don Juan de Cartagena);

[5] A la construcción de las naves había contribuido también el rico comerciante burgalés Cristóbal de Haro con un millón y medio de maravedíes, equivalente a una quinta parte del coste total de su fabricación.

Concepción, de 90 toneles (al mando de don Gaspar de Quesada);
Victoria, de 85 toneles (al mando de don Luis de Mendoza);
Santiago, de 75 toneles (al mando de don Juan Serrano).

El carácter español de la empresa se resalta con el nombramiento de capitanes hidalgos de esta nación para cada una de las naos, y el de don Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio* como «persona conjunta del capitán general».

El 10 de agosto de 1519, la escuadra de cinco naves, con 270 hombres a bordo y aprestos para dos años, zarpaba de Sevilla.

Era una gran armada «a la portuguesa», con misiones no sólo descubridoras (encontrar el paso), sino también colonizadoras (poblar en las Molucas, consideradas dentro de la zona de influencia española concedida en Tordesillas).

De Canarias se dirigen a Cabo Verde y de ahí al cabo San Agustín, en Brasil, sin particularidad notable respecto a viajes anteriores.

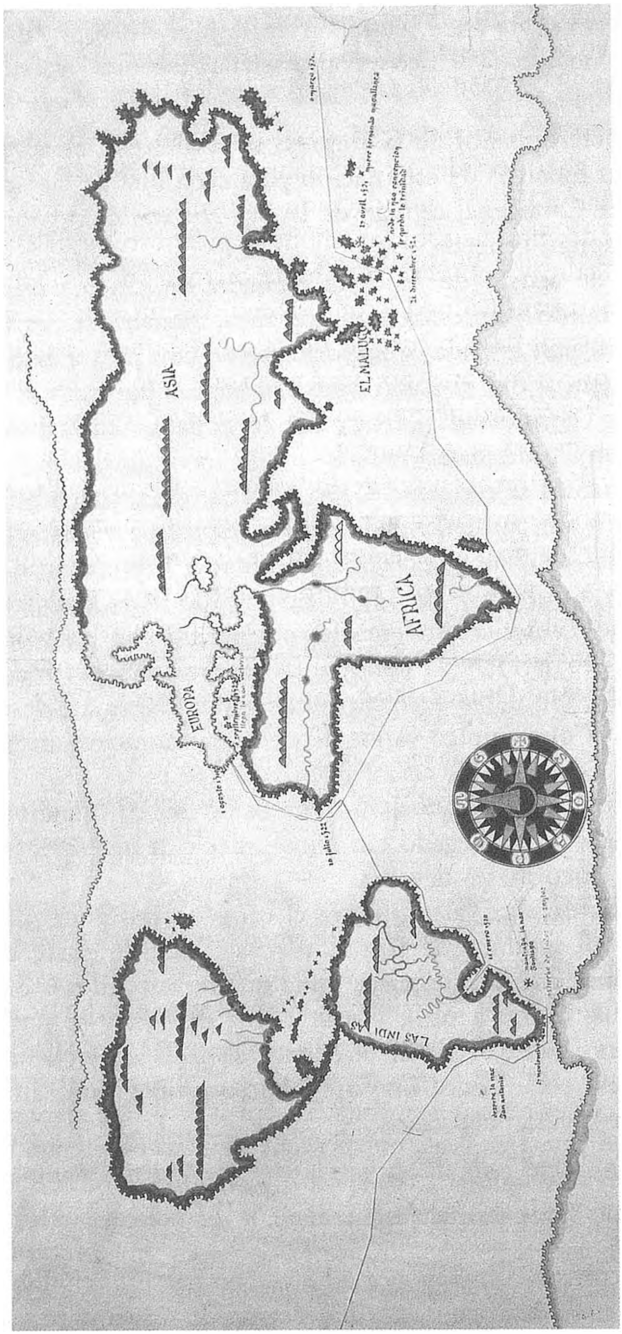
La bahía de Santa Lucía (Río de Janeiro) es alcanzada el 13 de diciembre, y a principios de 1520 llegan al Río de la Plata, comprobando que, pese a anteriores referencias portuguesas, en esa latitud no hay un estrecho en la fachada continental, como ya había indicado Juan Díaz de Solís. No debía de fiarse mucho Magallanes del descubrimiento español, ya que empleó varios días en una minuciosa inspección del estuario.

Al llegar a los 49 grados, 30 minutos de latitud meridional —nadie hasta entonces había llegado tan lejos—, deciden invernar, para reanudar el viaje cinco meses después.

El 21 de octubre, al trasponer el cabo de las Once mil Vírgenes (52 grados, 30 minutos de latitud sur), alcanzan el paso, empleando más de un mes en su inspección, en la que reconocen dos escotaduras: una al sudeste (Bahía Inútil), y otra (Bahía del Hambre y el Canal de Froward) que llevaba hasta el otro mar. Magallanes lo denominó «de los Patagones» o de Todos los Santos, pero pronto cambiaría su nombre, y ya en Ercilla puede leerse:

> Magallanes, Señor, fue el primer hombre,
> que abriendo este camino, le dió nombre.

Tras recorrer 400 millas por un estrecho bastante amplio (de cinco a seis kilómetros de anchura media) y rodeado de cumbres nevadas, el



Reconstrucción de la ruta seguida por la expedición de Magallanes-Elcano. Museo Naval de Madrid.

28 de noviembre de 1520, entraban en el Mar del Sur, «al que en seguida llamamos Mar Pacífico», como señala Antonio Pigafetta, cronista del viaje.

Al iniciar la nueva travesía sólo quedaban tres naves, ya que la *Santiago* se había perdido en el Atlántico sur, y la *San Antonio* había arrumbado hacia España, por decision particular de su capitán. El paso, aunque mucho más alejado, incómodo y peligroso de lo esperado, había sido hallado, y con él la ruta hacia oriente por occidente. No andaban muy descaminados los que, como Vespucio, pensaban que el continente austral descubierto no debía diferir mucho en su forma del africano, y que, siguiendo por una costa que progresaba en dirección suroeste, se llegaría a un cono austral, similar al formado con orientación opuesta en África, y terminado como aquél en un paso navegable.

Pasado el Estrecho, uno de los objetivos de Magallanes se había cumplido, aunque no ciertamente el principal de alcanzar y tomar posesión del El Maluco. Éste era el fin de la expedición, sin que en la capitulación se especificase la ruta que habrá de seguirse: «descubrir islas y tierras firmes é ricas especerías...». El destino estaba claro pues el resto de la zona especiera estaba ya ocupado por los portugueses y las instrucciones reales especificaban muy claramente:

> El cual descubrimiento habeis de hacer, con tanto que no descubrais ni hagais cosa en la demarcacion é límites del serenísimo Rey de Portugal, mi muy caro y muy amado tio é hermano, ni en perjuicio suyo, salvo dentro de los límites de nuestra demarcacion.

Por si aún hubiese duda al respecto, el Rey precisa:

> Sabiendo de fuente segura que hay especias en las islas Malucos y que vuestro objetivo principal es ir en su búsqueda, mi intención es que os dirijáis directamente hacia dichas islas...

La atractiva oferta del portugués había consistido precisamente en abrir las puertas a esas islas, mucho más ricas en especias que las traficadas por los portugueses, y que, probablemente, el propio Magallanes había visitado ya anteriormente, junto con Francisco Serrano.

La primera etapa que los expedicionarios tuvieron que realizar bordeando el litoral meridional occidental fue lenta y en dirección norte hasta los 34 grados sur, en que arrumbaron al noroeste entre la

costa chilena y la isla de Juan Fernández, con los alisios en popa, tras haber sufrido las calmas que habían determinado el nuevo bautismo de la Mar del Sur.

En 100 días de travesía llegan a las Marianas (7 de marzo 1521), a los 144 grados de longitud este, prácticamente a los límites de la zona española, para continuar hacia las Filipinas, que sus descubridores denominarían archipiélago de San Lázaro.

En Cebú aceptaron el vasallaje del reyezuelo local, pero enzarzados en luchas tribales, Magallanes es muerto en Mactán el 27 de abril, y el 1 de mayo son asesinados en un banquete 30 de los principales españoles, por lo que, careciéndose de personal suficiente para tripular las tres naves, es quemada la *Concepción*; tras ello las restantes se dirigen hacia las Molucas, no sin antes pasar por otras islas.

En Mindanao, se establecen vinculaciones comerciales y se firman tratados en nombre de Carlos I, y el 8 de noviembre de 1521 arriban a Tidore donde el sultán se somete al Emperador y se comprometen a no comerciar en especias con ningún otro europeo.

Dejada en Tidore la nao *Trinidad* al objeto de ser reparada, regresa la *Victoria* al mando de Juan Sebastián de Elcano por el oeste y dobla el cabo de Buena Esperanza, convirtiéndose en el primer navío en circunnavegar la tierra.

La expedición de Magallanes-Elcano tiene una serie de características propias que la distinguen de los viajes de exploración e incluso de los mixtos de exploración y población.

Conocida la existencia del Maluco y su situación aproximada, no se trataba de descubrir un objetivo, sino sólo de hallar un nuevo camino hacia él.

Magallanes presenta como certezas, apoyadas por pruebas más o menos fehacientes, varios aspectos que acabarán por decidir la voluntad real en favor de la empresa:

— La existencia y conocimiento de la situación de las islas de las Especias. Información obtenida personalmente, o a través de fuentes dignas de crédito.

— La realidad de un paso austral y de una ruta de acceso a las mismas que no violaba la territorialidad portuguesa. Basado en documentación posiblemente obtenida de cosmógrafos portugueses, y en la propia convicción fundada en la progresiva orientación de la costa este hacia occidente conforme se iba descendiendo hacia el sur de América.

— La existencia de una mayor cantidad y selección de especias en estas islas que en las zonas anteriormente explotadas, que compensaría los gastos y riesgos de cualquier inversión y expedición futuras. Información recogida de los productores asiáticos.

— La seguridad de que caían dentro de la zona asignada a España, según cálculos matemáticos y mediciones realizados con la escasa garantía de los métodos e instrumentos de la época, pero que fueron suficientes como para sofocar cualquier escrúpulo por parte de Carlos I.

— La amenaza de una inmediata ocupación portuguesa de la zona, debido a la rápida progresión desde sus bases malayas, y a su negativa actitud diplomática adoptada.

Hemos venido señalando como fin primordial de la expedición la obtención de una fuente continuada de especias; sin embargo, el seguimiento de la derrota magallánica y el análisis de documentación contemporánea nos llevan a la conclusión de la existencia de otros objetivos a cubrir.

En cuanto cruzan las naves el Estrecho, toman rumbo norte hasta los 30 grados de latitud sur, para luego arrumbar al noroeste, cruzar la línea ecuatorial, situarse a unos 10 grados norte, y proseguir a esa latitud francamente al oeste.

Ésta era la derrota a donde se acabó llegando, pero no la de las Molucas, cuya situación conocía Magallanes con bastante exactitud. ¿Por qué motivo no se dirigió, por tanto, a su objetivo final?

Puede argumentarse con lógica que los cálculos no eran más que aproximados; que pudo carecer de los vientos oportunos; que pudo cometer errores en su navegación o que, simplemente, desconocía la posición de las Molucas; sin embargo, hay motivo suficiente para sospechar otra razón de su conducta, habida cuenta del tino y del buen hacer marineros demostrados durante todo el viaje.

Magallanes deseaba alcanzar una zona más al norte por varios motivos, como son los de descubrir otras islas de las que, como Cipango (Japón), existían referencias y así convertir su expedición en claramente descubridora; burlar la vigilancia de los prevenidos portugueses que se sabía esperaban su llegada por el este, y visitar unas míticas islas productoras de oro en la situación ocupada por las Filipinas [6].

[6] Era corriente en la época situar las bíblicas Tarsis y Ofir en los mares de China. En la preparación del viaje de Caboto de 1526 se ofrecía llevar a cabo un viaje a estas regiones a fin de que se completase la dotación precisa.

En una declaración de Elcano que se conserva en el Archivo de Indias, éste afirma refiriéndose a Magallanes:

> mandó, cuando llegaron a las islas de oro, que ninguno fuese osado so pena de muerte de rescatar oro ni tomar oro, porque quería despreciar el oro.

Sorprendente orden sin precedente en los anteriores descubrimientos. La identificación de las islas como las «de oro» y su aparentemente incomprensible actitud sólo pueden tener un motivo: la expedición había ido a comprobar si en las Filipinas había el legendario oro, sin demostrar para nada la necesidad que los españoles tenían de él a fin de que no lo ocultasen los naturales, como había sucedido y sucedía en América.

Aunque las Capitulaciones no eran muy explícitas en este sentido, encargaban descubrir:

> islas y tierras firmes ricas especerías, añadiendo: con otras cosas de que seremos muy servidos u estos nuestros reinos muy aprovechados.

Junto a los informes sobre las islas de la Especería, Magallanes debió de enseñar a Carlos I en Sevilla otros sobre las islas de Oro de las que habla Elcano con tanta familiaridad.

El Maluco, objetivo y confín. La rivalidad con Portugal

El viaje de Hernando Magallanes había supuesto una auténtica crisis en las relaciones hispano-lusas que desembocaría en una guerra local continuada, aun después de su solución diplomática.

La oposición portuguesa a lo que en su opinión constituía una flagrante intromisión en su ámbito, aunque la ruta de acceso fuese diferente de la que bordeaba el cabo de Buena Esperanza, había sido una constante en los preparativos, durante el viaje y con posterioridad.

Los representantes diplomáticos habían recurrido a toda clase de medios para obstaculizar los aprestos; los propios expedicionarios fueron conscientes de que Portugal se valdría de la fuerza para apresarlos y habían sido oficialmente advertidos de ello por parte de las autori-

dades españolas; por ello Elcano había eludido a su regreso todo contacto con bases portuguesas y no había sido sino acuciado por la necesidad extrema de agua y alimentos, que había recalado en la isla de Santiago, de las de Cabo Verde, haciéndose pasar por una desmantelada nave que regresa de Indias por la ruta habitual.

A pesar de todo, el batel y sus tripulantes habían sido detenidos por los alguaciles y sólo había conseguido escapar la *Victoria*, que zarpó inmediatamente.

Por su parte, Gonzalo Gómez de Espinosa y la tripulación de la *Trinidad*, que habían tenido que quedarse más tiempo en las Molucas, habían acabado por ser capturados y encarcelados por los funcionarios coloniales lusos.

Mientras tanto, las quejas portuguesas conseguían el nombramiento bilateral de una junta de sabios que fijase con carácter definitivo la situación y adjudicación de las Molucas, y el compromiso por parte española de no enviar más expediciones hasta que quedase solventada definitivamente la cuestión.

La hábil maniobra de dilación llevada a cabo por los representantes portugueses, a fin de dar tiempo a su firme asentamiento en las islas y a la expulsión de los españoles privados de refuerzos, quedó manifiesta al no llegarse a ningún acuerdo ya que, según el cosmógrafo Juan López de Velasco:

> Los portugueses claramente rehusaron la sentencia, y los comisarios de Castilla... declararon, en el artículo de la propiedad, que las islas de Maluco estaban 30 grados dentro de la demarcación de Castilla, del cual auto los portugueses dijeron de nulidad.

En Molucas la guerra era continua, aliándose los jefes locales con uno y otro bando, pero la gran ventaja portuguesa de contar con bases en oriente determinaba poco después la caída de Tidore, donde los españoles habían dejado una pequeña factoría.

Los primeros en llegar a la zona en discordia habían tenido la gran ventaja de contar con asentamientos, bases y la alianza de los soberanos locales.

Como respuesta a la actitud portuguesa, se hacía a la mar, el 24 de julio de 1525, desde La Coruña, una flota mandada por fray García Jofre de Loaysa compuesta por las siguientes unidades:

Nao capitana *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles.
Nao *Sancti Spíritus*, de 200 toneles.
Nao *Anunciada*, de 170 toneles.
Nao *San Gabriel*, de 130 toneles.
Carabela *Santa María del Parral*, de 80 toneles.
Carabela *San Lesmes*, de 80 toneles.
Patache *Santiago*, de 50 toneles

Como capitán de la *Sancti Spiritus* figuraba Juan Sebastián de Elcano, quien fallecería durante la travesía, al igual que su general, y que abrigaba proyectos descubridores muy similares a los de Magallanes, ya que de él anotaría Urdaneta:

> Bien creo que si... no falleciera que no arribáramos a las islas de los Ladrones tan presto, porque su intención siempre fue de ir en busca de Cienpago [7].

De la lucida escuadra, sólo la capitana llegó a su meta, siguiendo aproximadamente la ruta de Magallanes, al mando de Martín Íñiguez de Carquizano; pero al llegar a Tidore, tras haber pasado por una isla que denominaron de San Bartolomé, las Marianas, y Mindanao, la nao tuvo que ser abandonada. Una vez en tierra, el centenar de supervivientes construyó una fusta de 17 bancos con la que combatieron a los portugueses y a sus aliados, en unión del rey de Tidore, que era la razón principal del viaje, juntamente con la de construir un fuerte. Los escasos españoles continuarían combatiendo hasta que la noticia de la cesión de las islas llegase al Maluco.

Para reforzar más la posición imperial, partía de Sevilla el 3 de abril de 1526 una flotilla compuesta por tres naos y una carabela al mando de Sebastián Caboto, que acabaría desistiendo del empeño de cruzar el Estrecho [8].

[7] Aunque las costas chinas quedaban claramente fuera de la demarcación castellana, podría no suceder lo mismo con el archipiélago japonés, por lo que, en opinión de Elcano, debía darse prioridad absoluta a este descubrimiento.

El Japón sería visitado por vez primera por comerciantes portugueses en 1543.

[8] En contacto Caboto con las leyendas rioplatenses referentes a la «Sierra del Oro», agotó tiempo y energías en una inútil búsqueda que terminó por obligarle a regresar a España sin cumplir su misión.

Cuando la noticia del fracaso de los socorros enviados a Oriente llegó a España, el enrarecido ambiente y las tensas relaciones obligaron al Emperador, con demasiados enemigos exteriores como para enfrentarse a uno más, a entrar en conversaciones que terminaron en una transacción. El 22 de abril de 1529 se firmaba en Zaragoza el documento por el que Carlos I enajenaba:

> todo el derecho, accion, dominio, propiedad é posesión ó casi posesión, y todo el derecho de navegar y contratar y comerciar por cualquier modo que sea, que el dicho Emperador y Rey de Castilla dice que tiene y podrá tener por cualquier via y manera que sea en el dicho Maluco, islas, lugares, tierras y mares...,

a cambio de una cantidad estipulada de 350.000 ducados de oro.

A fin de solventar de una vez la cuestión de los límites por este instrumento, se traza una nueva divisoria a 297 leguas y media de las islas del Maluco; a partir de ella, todo hasta la demarcación de Tordesillas, quedaba para Portugal.

Las Filipinas, sin embargo, quedarían sin oposición (no producían especias) para España.

Con este tratado quedaba delimitado por su parte occidental, como ya habíamos indicado, el ámbito español del Pacífico.

La intuición de Balboa de que el medio para la toma de posesión del nuevo espacio no podía ser otro que los navíos le había llevado a transportar barcos en piezas de una mar a la otra, consciente de que no sólo había abierto un nuevo bloque de tierras a la conquista, que, por otra parte, se facilitaba también por el hecho de ser litoral, sino que había innaugurado una inmensa ruta marítima.

La llegada de Hernando de Magallanes, y más tarde la de Carquizano, a las islas de Poniente supuso una auténtica certificación de viabilidad de la navegación de ida, a la par que de toma de posesión formal y de contacto con los nuevos vasallos de España, que dejará de tener significado respecto a las Molucas a partir de su cesión, pero que seguirá vigente para las Filipinas, determinando posteriormente su conquista, colonización y vinculación a España durante más de tres siglos y medio.

La ruta inaugurada quedaba ciertamente coja, ya que sólo se había conseguido poner en contacto el continente americano con el mundo insular, y no a la inversa, pese a haberse intentado, ya que a la hora

del retorno de la expedición magallánica, cuando por necesidades de rehabilitación de la nao *Trinidad* se separa de ella la *Victoria*, se dividen también las rutas de regreso, correspondiendo a la primera el tornaviaje hacia las costas americanas.

Las borrascas, los vientos contrarios, el mal estado de la nave, y los portugueses harían fracasar este primer intento de la *Trinidad* de encontrar la derrota del levante.

El viaje de Magallanes-Elcano, confirmado por la expedición de Loaysa, completaba el descubrimiento y la posesión por Balboa.

La minuciosidad legalista había marcado en las capitulaciones con Faleiro y Magallanes los derechos de éstos, pero sin perjudicar los ya adquiridos por el adelantado de la Mar del Sur, el gobernador del Darién y los sucesores de sus empresas, dejando la puerta abierta a una futura y múltiple colonización:

> entiendese que si Nos quisieremos mandar descubrir... á otras personas... desde la tierra firme por el mar del Sur, que está descubierta desde la isla de S. Miguel,... lo puedan hacer, é asimismo si el Gobernador... ó otros de nuestros subditos é vasallos quisieren descubrir por la mar del Sur... é enviar los navíos por ella para descubrir... lo puedan hacer...

Quedaban ya muy lejos los tiempos de los privilegios monopolísticos colombinos.

Los datos de las primeras expediciones transpacíficas y las experiencias de las larguísimas distancias recorridas mostrarán el verdadero tamaño de la tierra y abrirán la totalidad del globo a la navegación.

A partir de entonces se tendrá una idea mucho más exacta de la distribución continental que quedará completada con el descubrimiento por los españoles, con independencia de cualquier otra posible visita anterior llevada a cabo por portugueses, de la «Quinta Parte» que, de hecho, aunque no de una manera consciente, es encontrada en este viaje, ya que las Molucas pertenecen a Oceanía.

La comprobación de las teorías aceptadas, pero no probadas prácticamente, de la redondez del globo terráqueo es, desde el punto de vista científico, el logro de más resonancia, que determinó la concesión nobiliaria de escudo con la representación de la esfera y del lema *QUI PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME* a Juan Sebastián de Elcano.

Las consecuencias económicas, que parecían tan halagüeñas a la vuelta de la *Victoria*, ya que su mercancía, vendida en Amberes, dio lugar a grandes compensaciones, resultarían efímeras como consecuencia de la guerra colonial y el posterior tratado con Portugal. Pese a la pronta renuncia a las Molucas, las Filipinas y las Marianas quedarían desde entonces vinculadas a la Corona española, y constituirían, junto con las islas atlánticas de Cuba y Puerto Rico, el último bastión de la España ultramarina, perdido en plenas postrimerías del siglo XIX.

El Pacífico quedaba abierto a otros navegantes que completarían la colonización de las islas mayores hasta donde las fuerzas de la nación civilizadora lo permitieran.

Los dos pasos descubiertos: el terrestre del istmo y el navegable del Estrecho constituirán, a partir de ahora, las vías naturales de penetración al ámbito de la Mar del Sur. A través de ellas llegarán los suministros, los refuerzos y las comunicaciones metropolitanas, pero ellas mismas constituirán también la puerta de su amenaza exterior, ya que la protección del acceso al Pacífico por occidente quedaba en manos portuguesas, y sus posesiones constituían un territorio-colchón de las españolas.

II

LA CONQUISTA Y LA DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

La proyección inicial española. Centroamérica y Méjico

Descubierto el Pacífico, dos van a ser los ejes de avance para su reconocimiento y conquista: hacia el norte y hacia el sur.

Los descubrimientos en esta última dirección terminarán por encauzar el esfuerzo principal castellano y por hacer olvidar de momento la penetración septentrional, que seguirá las vicisitudes de la conquista mejicana, y, culminada ésta, continuará con mucho menor ímpetu.

Dos serán también las bases de partida: Panamá, constituida en primer asentamiento español en el ámbito, y el imperio conquistado por Hernán Cortés.

Eliminado Balboa, Pedrarias puso en marcha su plan de establecimiento de etapas pobladas y defendidas que asegurasen la comunicación entre ambas orillas, prosiguiendo una labor iniciada por él mismo en vida del Adelantado; sin embargo, las rebeliones que desataron sus abusos contra los indios retrasaron la creación de un auténtico camino protegido entre ambas orillas.

Cada tropa expedicionaria buscaba el suyo aprovechando los cauces navegables y eludiendo los territorios de indígenas hostiles, pese a conocerse las rutas seguidas por los pioneros, en la permanente esperanza de encontrar un acceso menos dificultoso.

Sin embargo, la actividad del gobernador con relación al nuevo ámbito fue doble y de gran importancia; consistiendo, por una parte, en la organización de expediciones descubridoras; y por otra, en la fundación de la primera ciudad de la costa occidental americana.

El mismo Pedrarias se traslada al nuevo litoral poco después de su descubrimiento y recorre los territorios visitados por Balboa a fin de buscar un buen asentamiento para la futura ciudad que sirva a la par de astillero, conocida la dificultad de transportar embarcaciones desarmadas por tierra.

Gaspar de Espinosa, su lugarteniente, que inspeccionaba el seno panameño mientras el gobernador hacía lo propio por el archipiélago de las Perlas, encuentra una zona sana ya recorrida en 1515 por Diego de Albítez y Tello de Guzmán, junto a un poblado de pescadores, cuyo nombre en la lengua indígena significaba *abundancia de peces*, en la margen izquierda de un riachuelo al que habían denominado Algarrobo.

El 15 de agosto de 1519 se fundaba la primera ciudad española del Pacífico, que en razón de la festividad del día se denominó Nuestra Señora de la Asunción de Panamá.

Desde Panamá despachó Pedrarias a Espinosa en viaje de exploración marítima hacia el oeste y noroeste, que llegó a la provincia de Burica y destacó a uno de sus capitanes, Juan de Castañeda, hasta el golfo de Nicoya en la actual Costa Rica.

Espinosa regresó a Panamá por tierra, tras fundar la ciudad de Natá en 1520.

A principios de ese mismo año, desembarcaba en Acla Gil González Dávila con comisión de descubrir por el Mar del Sur hasta mil leguas; llevaba consigo, como Balboa, las piezas con las que montar los barcos una vez en la costa del Pacífico, y como él, tendrá que fabricarlas de nuevo en un astillero improvisado, como consecuencia de la putrefacción de la madera.

Esta experiencia, unida a otras anteriores, será determinante del desarrollo de la construcción naval en la nueva cuenca y de la creación de astilleros en el golfo de San Miguel e isla de las Perlas, donde se fabricarán los barcos de la exploración y la conquista [1].

El 21 de enero de 1522 se iniciaba la aventura desde el archipiélago de las Perlas a bordo de cuatro naves y con la misión imperial de que:

> explorando las no recorridas regiones occidentales, investigara con diligencia si entre los últimos confines, ya hace tiempo conocidos, del

[1] Nunca se conseguirá, sin embargo, una plena autosuficiencia en la construcción naval, teniendo que importarse el velamen, clavazón, jarcia, breas, betunes y hasta estopa.

> creído continente, y el principio del territorio del Yucatán, se encontraría algún estrecho que divida aquellas inmensidades.

Fracasados los intentos de hallar un estrecho desde las costas orientales, se intentaba conseguirlo ahora en el sentido opuesto, desde bases situadas en el Mar del Sur, iniciándose una larga serie de empresas que, con ese mismo propósito, se prolongarán hasta el siglo XIX.

González siguió la ruta de Espinosa y desde Nicoya continuó por tierra hasta Nicaragua, donde descubrió el lago de este nombre que denominó *Mar Dulce*, a tres leguas del Mar del Sur, «e tomó la posesión en nombre del Emperador». En 1523 regresó a Panamá en la flota que le esperaba junto a la costa.

Por las rutas de Espinosa y González envió Pedrarias a otro de sus capitanes, Francisco Hernández de Córdoba, que funda Bruselas en honor de Carlos I en pleno golfo de Nicoya, en enero de 1524, y más adelante, Granada, a orillas del lago Nicaragua, y León junto al de Managua.

El objetivo perseguido no era sólo el de encontrar un paso en la zona de los lagos nicaragüenses y del Desaguadero o río San Juan, sino también el de poblar y fortalecer la zona ístmica, sin que por la parte opuesta atlántica se siga un progreso paralelo desde los fracasos de los Colón y los gobernadores de Veraguas.

La conquista del imperio azteca se había llevado a cabo en escenarios ajenos al ámbito del Pacífico. Iniciada en el golfo de Méjico y proseguida hacia el oeste por el interior continental en una línea escalonada de etapas militares, Jalapa-Zautla-Tlaxcala-Cholula, hasta Tenochtitlán, había culminado con la toma de esta ciudad, de la que había sido consecuencia la sumisión general de una confederación que, aunque ocupante de la cuenca del Pacífico desde Sinaloa a Guatemala, tenía su corazón organizativo en una capital situada en la meseta del Anáhuac, a 250 kilómetros de la costa occidental.

Consolidada la conquista de Méjico por Cortés en 1523, éste también se interesa por recorrer las costas del nuevo mar y por el descubrimiento de un paso.

En el programa general para su gobernación, figuraba la expansión por el Mar del Sur con los límites meridionales establecidos por el asentamiento ístmico, y sin limitación política alguna hacia el norte o hacia las inmensidades oceánicas del oeste.

Los territorios entre la Nueva España y Castilla del Oro se convertirán en objeto de conflicto entre las competencias de Cortés y de Pedrarias, situación que complicarán las ambiciones particulares de los capitanes y legados de cada uno de ellos, y la llegada de algún nuevo aspirante dotado de cartas reales para descubrir en una zona de difícil determinación.

Cristóbal de Olid es enviado a Honduras por la costa atlántica a principios de 1524; poco después, enterado Cortés de sus ánimos independentistas, remite a Francisco de las Casas contra él, pero este último fracasa y cae prisionero de Olid.

Gil González, que a su vez ha salido vencedor de los capitanes enviados por Pedrarias para arrebatarle su territorio asignado (Nicaragua), aparece por la zona, para caer también en manos de Olid; sin embargo, ambos presos consiguen no sólo escapar, sino procesar y ajusticiar a Olid el 16 de enero de 1525, declarando el país en la obediencia de Cortés.

Esta complicada situación en Centroamérica empeora aún más cuando ya Pedrarias y Cortés parecen llegar a un acuerdo sobre el gobierno de Nicaragua, al que ambos aspiran.

Hernández de Córdoba se subleva contra Pedrarias, pero éste lo captura y ejecuta, y, aprovechando la ausencia de Cortés, ocupa Nicaragua y se interna en Honduras donde con nombramiento real ejerce el gobierno Diego López de Salcedo. Tras múltiples discusiones, se llega a un acuerdo de límites, con lo que puede darse por terminada la etapa de conquista y luchas jurisdiccionales.

Poco antes de que Olid navegara hacia la costa atlántica, Cortés recibía una petición de socorro de los cakchiqueles de Iximché, en la actual Guatemala, en guerra con los quichés. Pedro de Alvarado, su lugarteniente, fue rápidamente enviado desde Méjico el 13 de noviembre de 1523 con 300 infantes, 150 caballos, cuatro cañones y unos 3.000 indios auxiliares.

Vencidos los quichés, recurrieron a la astucia planeando incendiar la ciudad de Utatlán con los españoles dentro, pero enterado Alvarado de sus planes, hizo prender y ejecutar a dos caciques. Completó la conquista con la fundación de Santiago de los Caballeros de Guatemala, y se adentró en el actual territorio salvadoreño.

De regreso a España, Alvarado obtenía los nombramientos de adelantado, gobernador y capitán general de lo que se denominó Reino

de Guatemala, con lo que, de ser mero delegado de Cortés (teniente de gobernador) pasó a tener atribuciones independientes [2].

Costa Rica, o Nueva Cartago, que había sido ya objeto de exploración de las expediciones enviadas al norte de Panamá por Pedrarias, es conquistada plenamente a partir de 1539 en que la recién fundada audiencia panameña encarga la comisión a Hernández Sánchez de Badajoz.

Ante la protesta del gobernador de Nicaragua, Rodrigo de Contreras, la Corona zanja el pleito designando a Diego Gutiérrez.

Gutiérrez y sus sucesores: Juan de Cavallón, Juan Vázquez de Coronado, y Perafán de Ribera, culminarán la conquista.

Las guerras civiles entre gobernadores, delegados y capitanes en Centroamérica, especialmente en Honduras como zona de confluencia de las direcciones colonizadoras, tendrán un sentido, y sobre todo unas consecuencias, muy diferentes de las que concurrirán en el Perú, que traerán consigo el aplazamiento de la conquista de Chile; las disputas en esta zona serán por el contrario el acicate para su exploración y población.

La actitud de Cortés respecto al nuevo ámbito pacífico no se limitó, como hemos señalado, a la búsqueda del paso interoceánico ni al dominio más amplio posible sobre la región ístmica, sino que organizó y dirigió por su parte una serie de expediciones marítimas desde las costas mejicanas.

A partir de 1532, se llevan a cabo por iniciativa suya varias jornadas al norte de Acapulco.

Diego Hurtado de Mendoza alcanza los 27 grados norte, descubriendo las islas Marías, y al año siguiente Hernando de Grijalva y Diego Becerra reconocen la península de la Baja California, que consideran una isla, y descubren las Revillagigedo.

El propio Cortés, en 1535, recorre esas latitudes con tres naves, bautizando la extremidad de la Península con el nombre de Santa Cruz, y situando las nuevas tierras respecto a las continentales conocidas [3].

[2] En esta nominación contra los derechos de Cortés puede verse una maniobra de la Corona para reducir la acumulación de poder en manos del Conquistador.

[3] En recuerdo de esta exploración se conoce hoy día como *Mar de Cortés* el seno californiano.

Al año siguiente partía de Acapulco, constituido como uno de los principales puertos y astilleros de Nueva España, Francisco de Ulloa, con tres naves de mucho mayor tonelaje, de las que pronto desaparació una, continuando las dos restantes, denominadas *Santa Águeda* y *Trinidad*, por la ruta anterior hasta el seno californiano, bordeando la totalidad de la Península, y ascendiendo por la costa hasta un cabo situado en los 30 grados de latitud, que llamaron cabo Rojo.

La de Hernando de Alarcón sería la última de las expediciones enviadas al norte bajo los auspicios del marqués del Valle, aunque se llevase a cabo en tiempos de su sucesor; su objetivo era el de encontrar las ciudades fabulosas de Cíbola y Quivira, como apoyo y complemento de la que por tierra dirigía Juan Vázquez Coronado [4].

Esta labor del marqués del Valle se vería continuada por el primer virrey de Nueva España, don Antonio de Mendoza, por cuya decisión Juan Rodríguez Cabrillo parte del puerto de Navidad (Jalisco) en 1542, remonta la Alta California hasta la bahía de San Francisco y llega hasta el cabo Mendocino, así denominado en honor del virrey, pasados los 44 grados norte en territorio de Oregón, latitud que no será superada hasta el siglo XVIII.

Muerto Cabrillo, le sucedería en el mando el piloto Bartolomé Ferrelo, que regresaría con las dos naves.

En ese mismo año, Mendoza manda fijar la situación geográfica de Méjico, aprovechando la observación de dos eclipses de luna.

Las expediciones enviadas al norte aclararían las dudas sobre posibles culturas avanzadas, fruto de la imaginación de los exploradores terrestres como fray Marcos de Niza y Francisco Vázquez Coronado, que habían creído ver ciudades de piedra con casas labradas de turquesas en las extensas zonas al norte de Méjico que en adelante se conocerán como Sonora y Nueva Galicia.

Estas regiones, menos pobladas y ricas, no suscitaron el interés de los particulares, como había ocurrido en Centroamérica y América del Sur.

[4] El descubrimiento de la cultura de los indios pueblos, de trazas y modos de construir tan diferentes de los de sus vecinos nómadas, había desatado la imaginación de sus primeros visitantes españoles que habían creído encontrarse en las inmediaciones de otra gran civilización.

Las flotillas enviadas lo habían sido por iniciativa oficial, y en adelante ni siquiera las de ese carácter volverían a ampliar el territorio español en mucho tiempo.

No serán, sin embargo, estas últimas empresas marítimas las más características de los dos primeros gobernantes de Nueva España. Unos años antes se había llevado a cabo bajo la dirección de Cortés la primera expedición transoceánica desde Nueva España, a la que seguiría, ya en 1542, la flota de Villalobos.

La ruta mejicana a las islas de Poniente

En 1524 arribaba a la costa mejicana del Pacífico una de las naves de Loaysa, el patache *Santiago*, que, no pudiendo seguir a su capitana, había arrumbado hacia la tierra conquistada por Cortés; llegaba con gran oportunidad, ya que en ese momento se estaba pertrechando una flotilla para recorrer las costas y hacer algún intento mar adentro.

Aunque el buque quedaba prácticamente inservible, su dotación, sus aparejos, velamen y pertrechos resultaban de gran utilidad en una tierra en que todo se tenía que improvisar, careciéndose del necesario material y personal especializado.

Con la llegada del *Santiago*, el destino de la flotilla se decide que sea el de llegar a las Molucas, vieja aspiración de Hernán Cortés.

Enterado Carlos I de las posibilidades de construcción de los astilleros del Pacífico y de los proyectos del gobernador y capitán general de Nueva España, decide emplear los nuevos barcos en socorro de los restos de las expediciones que habían salido de la Península con rumbo al Mar del Sur.

El Emperador se preocupaba especialmente por el destino de la nave de la que se había separado la *Victoria* de Elcano y por el de las que con Sebastián Caboto habían ido tras ellas:

> para saber que se hizo de la dicha nao capitana, llamada la Trinidad, y de la gente que en ella quedó en las dichas islas de Maluco, como para saber la llegada de dichas armadas a ellas, y el suceso que han tenido...

Para dar algún aliciente a una mera misión de rescate se añadía:

> Y será bien que proveáis... se lleven algunas cosas de rescate, para que á falta de no hallar las dichas nuestras armadas, ó por si toparen alguna isla ó tierra rica, puedan contratar é rescatar en ella...

Como jefe de la expedición mandaba el Rey nombrar «persona cuerda y de que tengáis confianza», lo que Cortés cumple en la de su primo, Álvaro de Saavedra y Cerón.

La imperial orden hablaba:

> de las cuatro carabelas ó bergantines que teníades hechos y echados al agua en la costa del mar del Sur.

Los medios navales utilizados acabarían por reducirse a dos carabelas y un bergantín: la carabela capitana, la *Florida*, con una tripulación de 50 hombres; la carabela *Santiago*, con 45; y el bergantín *Espíritu Santo* con una dotación de sólo 15 hombres. Entre todas las naves, se distribuyeron 30 piezas de artillería.

De las dotaciones y artillería de la flotilla, así como del tipo de barco empleado se puede sacar la conclusión de que las carabelas desplazarían no más de 50 toneladas, y el bergantín de 10 a 20.

Se trataba, pues, de barcos idóneos para el descubrimiento y rescate, pero no de una flota de poblamiento [5].

El 31 de octubre de 1527 zarpaban los tres navíos del puerto mejicano de Zacatula; Cortés había provisto al mando de cartas para el rey de Tidore, y otras para Caboto y Gómez de Espinosa.

Además de las misiones encomendadas por el Rey, el gobernador incluía otra muy significativa: la de traer ejemplares de especias e información sobre cómo cultivarlas en Nueva España, lo que nos revela al Cortés colonizador.

Tras alcanzar las islas Marshall, la nave *Florida*, capitana de Saavedra y única superviviente, ya que las otras dos habían naufragado en la travesía, llega a Mindanao, donde encuentra al primer marinero de la expedición de Loaysa, recogiendo en otras islas a otros supervivientes hasta llegar a Tidore, donde el gobernador español, Hernando de

[5] El buque de carga por excelencia de la época era la nao, buque de mayor capacidad y más redondo, donde se podían embarcar múltiples herramientas, armas y el acopio de víveres, animales vivos y semillas para llevar a cabo una colonización.

la Torre, le informa de la guerra local que les hacen los portugueses, y le da un despacho para Cortés solicitando su auxilio.

La propia *Florida*, que tendrá que combatir contra los portugueses, parte el 12 de junio de 1528 con un cargamento de clavo.

Pese a los consejos del gobernador de Tidore de regresar a España por el oeste, Saavedra intenta infructuosamente encontrar la ruta del tornaviaje; incluso tras su muerte, la tripulación insiste en el intento, pero los elementos adversos y las calmas chichas acaban por obligar el regreso a las Molucas cuando la nave es ya irreparable.

Como consecuencia de este primer viaje entre Méjico, las Filipinas y Molucas, se reconocen las Carolinas, Papúas, Almirantazgo y Nueva Guinea.

Aunque la ruta de regreso hacia el este no se encontraría hasta 37 años después, se fue adquiriendo noticia del régimen de los monzones y acopiando datos para elegir la mejor derrota por el sistema de ir rechazando las equivocadas, y recogiendo información de las limitadas navegaciones locales.

El contacto Méjico-Filipinas, que el galeón de Acapulco convertiría en secular, quedaba establecido, y desde el punto de vista político y defensivo se intuía la importancia de la vinculación administrativa entre los archipiélagos del Pacífico, especialmente de las islas de Poniente (Filipinas) y Nueva España, cuyo papel de base y sede del gobierno aparece claramente como necesario.

El primero de noviembre de 1542, quince años después de la expedición de Saavedra, partía de Navidad Ruy López de Villalobos al mando de una flota bien pertrechada, compuesta por cuatro naos (la *Santiago*, *San Jorge*, *San Juan de Letrán*, y *San Antonio*), la galeota *San Cristóbal*, y el bergantín *San Martín*, con 370 hombres de mar y guerra.

Su tamaño y fuerza había supuesto un notable esfuerzo y una prueba de la capacidad expansiva del virreinato.

Las instrucciones prohibían claramente cualquier intromisión en la zona portuguesa, a la que ya pertenecían las Molucas en virtud de la cesión de Carlos I, y por lo tanto la población, colonización, y posibles descubrimientos debían llevarse a cabo dentro de la jurisdicción española.

El cometido principal que su promotor, el virrey Mendoza, le había asignado era el de extender el dominio español en el Pacífico y afianzarlo en lo posible.

Sus descubrimientos se extendieron a diversas islas, entre las que se encontraban probablemente algunas de las Hawai (Jardines, Coral, Matalones, Arrecifes), y otras de las Carolinas, hasta llegar a Luzón y posteriormente a Sarangán, donde Villalobos intenta crear una colonia agrícola que fracasa, por lo que, falto de víveres y útiles, envía en uno de los buques a Bernardo de la Torre a recabar ayuda del virrey mejicano.

Ni esta nave ni otra enviada posteriormente supieron encontrar el camino de retorno a Méjico.

Villalobos fallecería en Tidore, en las Molucas, donde, pese a las instrucciones de Mendoza, tuvo que recalar y solicitar ayuda de los portugueses.

La segunda expedición enviada desde Nueva España fracasaba en dos de sus cometidos principales, el de colonizar y el de encontrar la ruta de vientos favorables para el regreso; sin embargo, los conocimientos del ámbito aumentaron notablemente, especialmente respecto a lo que constituirá el bastión español en Extremo Oriente: las Islas Filipinas que, a partir de entonces, empiezan a conocerse por este nombre, dado por Villalobos en honor del príncipe de Asturias.

Las primeras noticias del Imperio del Sol

Desde antes del asentamiento español en la costa centroamericana del Pacífico ya se tenían referencias más o menos claras sobre territorios situados al sur o al levante, según la ubicación de la fuente, en los que abundaba el oro.

El propio Colón pudo haber tenido las primeras confidencias en sus pesquisas continentales, como señala Gómara:

> quieren algunos decir que diez años antes (del descubrimiento del Mar del Sur por Balboa) tuvo nueva de Cristóbal Colón, cuando estuvo en Puerto-Bello y cabo del Mármol, que ahora dicen Nombre de Dios.

Herrera afirma que el obispo Deza tenía conocimiento de un pueblo poseedor de grandes riquezas y ganados, información que transmitió a Balboa.

Gómara atribuye a este último el haber oído hablar del *Birú* en las circunstancias que conocemos, y que coinciden temporalmente con las primeras referencias al Mar del Sur.

Juan de Guzmán, aunque sin concretar el momento, opina que los comentarios y conversaciones sobre el reino abundante en oro fue un tema muy manido en las tertulias de los primeros pobladores. Todos pedían noticias a los indios, y muchos las recibían:

> cuando se conquistó Tierra Firme de Indias, Nombre de Dios y Panamá preguntaban nuestros españoles a los indios por el oro, dónde lo había, y como no sabian la lengua de los indios señalábanselo y luego alzaban el dedo que donde habia aquello. Los indios de aquella tierra llamaban al oro biru y como vían que les preguntaba por el oro a quien ellos llamaban biru alzaban la mano hacia donde agora llamamos Pirú y decían: biru, biru, como quien dice oro, oro, acullá hay mucho, y desto vinieron los españoles a pensar que la tierra se llamaba de suyo Pirú, donde había aquel metal...

No existe prueba seria que permita, sin embargo, identificar estas confusas informaciones con el imperio incaico, que, por su parte, vivía introvertidamente, casi sin proyección ni influencia externas.

Ni el escaso intercambio marítimo comercial de la costa del Pacífico, ni la expansión de las guerras incas habían sido suficientes como para que la fama del Imperio, sus logros y sus riquezas llegaran a las tribus lejanas más que como un eco débil, sin datos ni concreción.

La expansión territorial de los incas era reciente, ya que hasta el reinado de Yahwar (séptimo inca) no se extiende a la totalidad del valle del Cuzco, y hasta el del décimo, Yupanqui, denominado «el reformador del mundo», en pleno siglo XV, no se crea el imperio que Pizarro conocerá, que en profundidad llegaba hasta las vertientes andinas, y a lo largo, desde Quito por el norte hasta el río Maule por el sur.

No será, pues, hasta que se traslade la actividad atlántica a las playas del Mar del Sur, y tras los primeros contactos con las tribus periféricas, auténticos pueblos-colchón con el mundo exterior, que comiencen a llegar algunos reflejos más detallados.

A este hecho no habían sido ajenos ni la orografía y el aislamiento del ámbito, ni la carencia de vocación y arraigo marinero de sus habitantes.

Con anterioridad a la muerte de Balboa, Francisco Becerra había llegado hasta Punta Piñas, en el extremo oriental del gran golfo de Panamá, donde había oído hablar de una región junto al río San Juan, en la actual Colombia, que denominaban los indios «Pirú» y a la que, al parecer, no llegó a ir por saberla poblada de gente belicosa.

Años después, en 1522, Pascual de Andagoya, regidor de Panamá y uno de sus primeros armadores, pasa el río San Juan y se interna en la provincia de Cochamá, donde, en los contactos y combates con los naturales, obtiene noticias de la existencia, más al sur, de un imperio civilizado y rico:

> En esta provincia supe y hube relación, ansí de los señores como de mercaderes e intérpretes que ellos tenían, de toda la costa de todo lo que después se ha visto hasta el Cuzco,

nos dirá él mismo.

No parece que Andagoya tuviese demasiados problemas en obtener esa información de los indios, ya que éstos estaban, al parecer, ansiosos por establecer con él una alianza que les permitiera, una vez conquistado el imperio inca, participar del botín, tejidos, maíz y ganado, más que oro o plata, en pago por su ayuda a los españoles.

Ni el Birú ni el Pirú eran el Perú, heredero de su deformado nombre, pero sí su antesala, ese estado vecino del que ya se pueden obtener noticias fidedignas.

Francisco Pizarro, compañero y testigo del antagonismo y las actuaciones de Balboa y Pedrarias, reúne en su hoja de servicios estas informaciones, que le acreditan como el sucesor natural de ambos y solicita de este último su autorización para explorar por la costa en dirección sur, a lo que el gobernador accede de momento, preocupado con la población del Darién, concediéndosela:

> con licencia e parescer (del gobernador), cargo de ir a conquistar, descobrir e paçificar e poblar por la costa de la mar del Sur de la dicha Tierra (Firme), a la parte de levante, a vuestra costa e de los dichos vuestros compañeros, todo lo que mas por aquella parte pudiéredes.

Para esta empresa cuenta con dos socios: Diego de Almagro y el clérigo Luque; el primero quedaría en Panamá a la expectativa y como

encargado de aprestos y socorros; el segundo se limitaría a ser socio capitalista sin tomar parte activa en la conquista.

Como medio de transporte y abastecimiento, construyen dos naves, compran también uno de los viejos bergantines de Balboa, y hacen traer desde el Atlántico todo lo necesario para su apresto.

Todos estos gastos les serán reembolsados a los socios tras el desplazamiento de Pizarro a España.

En noviembre de 1524 partía Pizarro de Panamá, a bordo de un navío al mando de un centenar de hombres, con rumbo a Puerto Piñas; se desplazó navegando algunas leguas por el río Birú, para luego explorar por tierras pantanosas y más adelante muy abruptas, que le convencieron de la necesidad de proseguir por mar hacia el sur. La escasez de bastimentos y la estación lluviosa le obligaron, sin embargo, a regresar.

Mientras tanto, había partido Almagro de Panamá con refuerzos, pero, no encontrando a su compañero, llegó a Pueblo Quemado, donde perdió un ojo en una confrontación con los indios. Después prosiguió por la costa hasta el río San Juan (4 grados de latitud norte) y de allí regresó a Panamá, donde se reunió con Pizarro.

Equipada una segunda expedición de dos barcos, Pedrarias pone ahora impedimentos, pero al fin éstos se superan [6].

El 10 de marzo de 1526 se firma un contrato entre los tres consocios por el que se repartían un imperio de cuya extensión, recursos y situación, no tenían conocimiento exacto.

Obtenido el mando por delegación de Pedrarias, éste concede a Almagro y a Pizarro iguales prerrogativas y poderes, lo que constituirá el antecedente de sus desavenencias futuras, cuando las circunstancias concedan a Pizarro el mando indiscutible.

Con el dinero aportado por el rico licenciado Gaspar de Espinosa, se aprestan dos naves mayores, y con 160 hombres y algunos caballos, el piloto Bartolomé Ruiz los dirige a la desembocadura del río San Juan.

La llegada de los españoles en esta ocasión es violenta y se intenta coger todo el botín posible que sirva de cebo a nuevos reclutamientos en Panamá, a donde retorna Almagro.

Ruiz es enviado a continuar rumbo sur hasta la isla del Gallo (2 grados latitud norte), y de allí a la bahía de San Mateo.

[6] El consentimiento del duro gobernador, único representante del poder real en el Mar del Sur, era indispensable, y sólo en su nombre se podía actuar.

Un encuentro fortuito con una extraña embarcación pondrá a los expedicionarios en contacto con comerciantes incas; se trata de una gran balsa dotada de quilla y timón, impulsada por una enorme vela de algodón sostenida por dos mástiles; en ella van varios indios ricamente ataviados que les muestran sus artículos de trueque: objetos de oro y plata y bellos tejidos de algodón.

En el río San Juan vuelve a reunirse con Pizarro y con Almagro, que ha regresado de Panamá con socorros y refuerzos.

Juntos de nuevo, prosiguen hacia el sur mientras van notando claros síntomas de aproximarse a una civilización superior y a una organización territorial de la que hasta entonces no habían tenido muestra: las tierras se cultivan ordenadamente, ofreciendo buenas plantaciones de papas, maíz y cacao, y las poblaciones son cada vez mayores y más populosas.

Cuando llegan a Tacamez (Atacames) en la actual República del Ecuador, tienen ocasión de contemplar una ciudad de trazado urbanístico y administración jerarquizada, mucho más avanzada que las de los chibchas, aunque, como tendrán ocasión también de comprobar más tarde, mucho menos que las propiamente peruanas.

Habían llegado al reino de Quito, recientemente conquistado por el inca Huaina Capac, pero, considerándose incapaces de penetrar en él, deciden volver sobre sus pasos, permaneciendo Pizarro en la isla del Gallo mientras Almagro regresa por refuerzos.

Los informes de descontentos —hasta ahora no se ha conseguido botín— llegan entretanto a oídos del nuevo gobernador, De los Ríos, quien decide enviar a recoger a los expedicionarios y suspender la autorización de descubrimiento.

Sólo un puñado de hombres, desafiando las privaciones y la orden de regreso, deciden seguir un poco más: son los que la posteridad conocerá como «los trece de la fama» o «los trece del Gallo», los que respondieron a la arenga de Pizarro que relata Jerez:

> Por aquí se va a Panamá a ser pobre; por allá al Perú, a ser rico y a llevar la santa religión de Cristo, y ahora, escoja el que sea buen castellano lo que mejor estuviere.

Tras cinco meses de espera en la isla de la Gorgona, llega la esperada nave de suministros, pero sin refuerzos; parten, sin embargo,

continuando rumbo sur hasta doblar la punta de Santa Helena, y fondear frente a Tumbes, en pleno golfo de Guayaquil.

Es en esta ciudad donde tiene verdadero contacto con el incario, comprobando que el Imperio del Sol es una organización política completa, como la que había encontrado Cortés.

Tumbes es una colonia inca dotada de una poderosa fortaleza, un palacio, un rico templo y un convento de las Vírgenes del Sol; y también el puerto base de la balsa encontrada por Ruiz.

Tras seguir hasta poco más allá de Paita, regresan a Panamá en mayo de 1528. No están aún preparados para afrontar el reto de internarse en los dominios del Inca, y se precisa cumplir con requisitos administrativos si no se quiere que venga otro detrás a recoger el fruto de sus descubrimientos.

En la ciudad-base las autorizaciones para conquistar y las solicitudes de ayuda a las autoridades locales son desatendidas, por lo que Pizarro decide ir a España, seguro de que los informes que lleva consigo son su mejor credencial para recabar los derechos inherentes de conquista.

Los sufrimientos y gastos de las tentativas anteriores no han resultado baldíos después de todo, y de su expedición ha traído consigo un intérprete que le será de suma utilidad en los primeros momentos de la conquista, aunque termine traicionando a los castellanos: el indio Felipillo [7].

Al llegar a Toledo, donde está el Emperador, el ambiente es muy propicio a otra gran empresa; Cortés ha finalizado prácticamente la conquista de Méjico, que ha resultado brillante y lucrativa, y Carlos I somete el asunto a la consideración del Consejo de Indias, con su decidida recomendación.

La emperatriz Isabel firma unas capitulaciones el 26 de julio de 1529, por ausencia de su esposo; en virtud de ellas se asegura a Pizarro el derecho de descubrimiento y conquista, quedando nombrado gobernador, adelantado, capitán general y alguacil mayor del Perú con carácter vitalicio, con lo que trata de evitarse que surja rivalidad y conflicto de competencias con el gobernador del Darién, como había sucedido en tiempos de Vasco Núñez.

[7] Este *lengua* o traductor testificará más tarde en contra de Atahualpa en el inicuo proceso que acabará con su vida.

Pizarro asume toda la autoridad y prerrogativas propias de un virrey, en un territorio por conquistar que recibe la denominación oficial de Nueva Castilla, desde la orilla sur del río Santiago en su anchuroso delta, hasta 200 leguas por la costa meridional, es decir, prácticamente a partir de la zona en que habían establecido contacto los expedicionarios con el reino tributario de Quito:

> Las quales dichas dozientas leguas comiençan desde el pueblo que en lengua de los indios se dize Teninpulla y después le llamastse Santiago, fasta llegar al pueblo de Chincha, que puede aver las dichas dozientas leguas de costa poco más o menos.

Resulta sorprendente que ya tuviese Pizarro cierto conocimiento de la extensión y ciudades del imperio inca, ya que Chincha, que no había tenido por supuesto ocasión de alcanzar, está a la altura de Cuzco, por la costa. Esta y otras razones nos permiten afirmar que, cuando el conquistador solicita la oportuna capitulación, sabe lo que pide.

Pizarro se obliga por su parte a construir fortalezas, señalar encomiendas, organizar huestes y evangelizar a los indios; respecto al tratamiento de estos últimos, se daban instrucciones severas para intentar evitar los abusos que luego se dieron.

Almagro quedaba en situación supeditada, aunque se le concedía el título de mariscal y la tenencia de la fortaleza de Tumbes, asignándosele un sueldo y una fuerte ayuda de costa, y legitimándose a su hijo natural. Almagro nunca perdonaría a Pizarro lo que él consideró siempre como no haber defendido bien sus intereses.

A Luque se le nombraba «Protector universal de los indios», con sueldo a cuenta de la Corona mientras no hubiese beneficios eclesiásticos, y se presentaba su nombre para la terna de la que habría de salir el primer obispo de Tumbes.

A Bartolomé Ruiz se le nombraba «Piloto Mayor del Mar del Sur», y a aquellos de los «trece de la fama» que no eran hidalgos les fue concedida la merced de ser considerados notorios y de solar conocido, mientras que los que ya lo eran fueron creados «caballeros de espuela dorada».

Las mercedes económicas concedidas a Pizarro fueron muchas y sustanciosas, algunas exigibles desde el momento en que se hiciera a la vela desde España, otorgándosele también la explotación de la isla de

las Flores en Panamá, rica en oro y perlas, para hacer frente a los gastos que ocasionaría la expedición.

Tras recoger en Trujillo a sus cuatro hermanos, Pizarro regresaba a América y se trazaban los planes para la conquista; Almagro quedaría una vez más en la base con un marinero y un calafate, en espera de los refuerzos que habrían de llegar de Nicaragua, mientras Pizarro dirigiría la expedición de 185 hombres y 27 caballos, transportados en tres buques, de los que el mayor no pasaba de las 70 toneladas, obtenidos en virtud de la provisión real:

> para que... podáis tomar qualesquier navíos que oviéredes menester, de consentimiento de sus dueños, para los viajes que oviéredes de facer a la dicha tierra, pagando a los dueños de los tales navíos el flete que justo sea, no embargante que otras personas los tengan fletados para otras partes.

Este último privilegio era especialmente significativo de la importancia que concedía la Corona a la expedición, ya que, en esta época de gran fiebre descubridora, los escasos barcos, imprescindibles para explorar el litoral, estaban muy solicitados y comprometidos de antemano.

La conquista de América meridional

En enero de 1531 Pizarro se dirige por mar hasta el puerto de San Mateo, donde desembarca y traza su plan de penetración: la fuerza expedicionaria avanzará por tierra mientras los barcos irán bordeando el litoral en su apoyo; el botín que se vaya consiguiendo será remitido a Panamá, para conseguir más voluntarios, armas, caballos y vituallas. En Puerto Viejo se le une Benacázar con un pequeño contingente, y al llegar a Tumbes, decide Pizarro ganarse adeptos indígenas antes de adentrarse en el Tahuantinsuyo; para ello, y a instancias de los de Tumbes, les entrega unos jefes de la próxima ciudad de Puná, que son inmediatamente asesinados, lo que provoca una pronta reacción entre los habitantes de esta última ciudad, que es sofocada con grandes trabajos por la caballería de Hernando Pizarro.

Poco después, la expedición recibía otro refuerzo consistente en los 100 aventureros de Hernando de Soto.

Mientras Pizarro prepara la ofensiva, a mediados ya de 1532, funda también y guarnece la ciudad de San Miguel de Piura, como base de partida, abastecimientos, y apoyo.

Para entonces sabe ya de la guerra civil desatada en el país entre los dos hijos de Huaina Capac: Huáscar, heredero del Cuzco, y Atahualpa, heredero del reino de Quito, y del triunfo final del segundo que tenía preso a su hermano mayor; lo que le decide a dirigirse al encuentro del vencedor, tierra adentro y sierra arriba, en Cajamarca.

El 15 de noviembre de 1532, la tropa española se encuentra en la cuenca de Cajamarca, donde se establecen contactos con el Inca, que ofrece la plaza y ciudad como alojamiento a los españoles, y se concerta una entrevista en la misma.

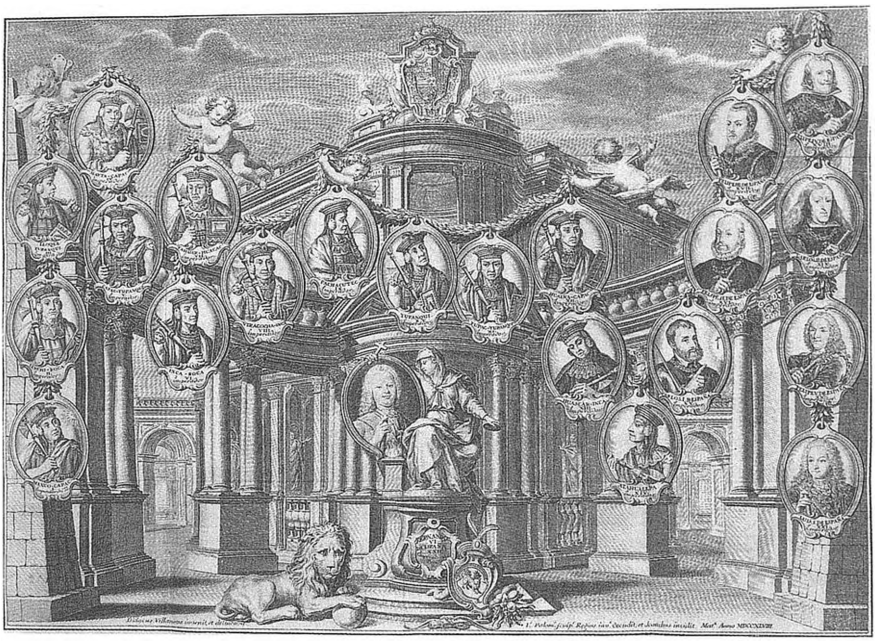
Viéndose Pizarro en una abrumadora inferioridad de condiciones, rodeado de un gran ejército indio, toma la única decisión posible: la de apoderarse de la persona de Atahualpa, para lo que dispone la secuencia de los acontecimientos futuros. Fracasada, como era previsible, una primera intentona de adoctrinamiento que servirá para justificar de algun modo la posterior actuación de los castellanos, se da la voz de carga y fuego cerrado sobre los indios, que corren despavoridos. Atahualpa es cogido prisionero, y su ejército, diezmado, huye en desbandada.

Tres acontecimientos importantes se sucederán con rapidez: el pago del rescate de Atahualpa y su reparto entre los conquistadores, tras haber separado el quinto real; su ajusticiamiento, a pesar de todo, acusado de traición y conspiración y el nombramiento de sucesor en la persona de Túpac Huallpa primero, y, tras la muerte de éste, de Manco Inca.

Cuzco, capital del imperio, caía en manos de los españoles el 15 de noviembre de 1533.

Mientras tanto, Sebastián de Belalcázar, que había quedado en la base de San Miguel de Piura, sale con un destacamento a la conquista del reino de Quito primero, y luego, tras derrotar a Rumiñahui, general de Atahualpa, en Riobamba, hacia el norte, a las pampas de Bogotá, a detener al intruso Pedro de Alvarado. Con ese mismo objeto se había dirigido Almagro desde el Altiplano a San Miguel; unidos ambos capitanes pizarristas frente a Alvarado, un oportuno pacto por el que se compensa la inversión de éste soluciona la cuestión de límites.

Con este último evento puede considerarse terminada la conquista del Perú, que se convierte a su vez en plataforma de lanzamiento en direcciones opuestas: hacia el norte, desde Quito, y hacia el sur. Acaba



Los reyes de España como sucesores de los incas peruanos. Grabado de Didacus Villanove.

imponiéndose la denominación de Perú para referirse a los restos recién conquistados del imperio inca:

> todas aquellas tierras que hay del mesmo río al Chili... como son Quito, Cuzco, Charcas, Puerto Viejo, Túmbez, Arequipa, Lima y Chili. Dvídenlo en tres partes: en llano, sierras y Andes. Lo llano, que es arenoso y muy caliente, cae orillas del mar; entra poco en la tierra, pero extiéndese grandemente por junto al agua...

Esta última región es la elegida para la fundación de la nueva capital, en lugar de la tradicional, Cuzco, en 1535.

Los territorios situados entre la costa panameña y el norte del Perú habían sido recorridos, sin penetraciones ni asentamientos, por los primeros españoles que se dirigieron en pos de la civilización inca; como hemos visto, la ruta iniciada por Pascual de Andagoya, que, en 1522, había navegado hasta las bocas del río San Juan, había sido seguida por Pizarro y Almagro (1524-1526), continuando en dirección sur.

La conquista de lo que pronto se denominará Nuevo Reino, Reino de Granada, Nuevo Reino de Granada o Nueva Granada se llevará a cabo desde tres bases diferentes y por tres vías diversas: Santa Marta, Cartagena de Indias y Quito.

Los precedentes atlánticos de esta conquista hay que adelantarlos en el tiempo al tercer viaje colombino y primer contacto continental, en tierras que hoy pertenecen a la república de Venezuela.

De Santa Marta, fundación de Rodrigo de Bastidas en 1525, partirán las expediciones destinadas a colonizar el interior y a fundar la capital, Santa Fe de Bogotá.

De Cartagena de Indias, fundada por Pedro de Heredia en 1532 en su territorio del Atrato al Magdalena, partirán los conquistadores de la costa colombiana del Pacífico; de Quito subirá una corriente colonizadora en sentido contrario a la anterior.

En 1536, Jiménez de Quesada, enviado por el gobernador de Santa Marta, Pedro Fernández de Lugo, se dirige hacia el sur a fin de alcanzar, según la concepción geográfica que de las nuevas tierras se tiene, el mar del Perú. Su expedición será terrestre, pero apoyada por bergantines que siguen el curso del Magdalena hasta donde éste permite.

Los indicios de civilizaciones superiores, como la aparición de panes de sal, hacia el suroeste, y también la búsqueda de las esmeraldas le llevan al país de los chibchas donde, cogiendo prisionero al cacique principal y apoyándose en facciones rivales, acaba fundando Santa Fe el 27 de abril de 1539, no sin antes haber llegado a un pacto histórico con otras dos expediciones que entran en su territorio: la de Belalcázar, que ha llegado desde de su fundación quiteña, y la del alemán Nicolás Federman, procedente de Venezuela, que someten sus diferencias a la decisión de la Corte.

Quesada quedaba por gobernador de un territorio para el que eligió el nombre de su ciudad española natal, asentando las bases de la colonización del Nuevo Reino. Al quedar los españoles en posesión de la meseta donde se asentaba la nueva capital, las regiones vecinas dependientes, entre las que se encontraban las litorales del Pacífico, se sometieron fácilmente a la conquista y colonización.

El territorio concedido a Pizarro en virtud de la capitulación real no se extendía más que hasta 200 leguas hacia el sur (Nueva Castilla); por ello Almagro, tras su compromiso con el anterior de «no tocar en el Cuzco ni en ciento treinta leguas en adelante, aunque su majestad

se lo diese en gobernación», que aleja por el momento los graves riesgos de guerra civil, irrumpe en Chile, cuyo gobierno de Nueva Toledo le había concedido el Emperador cuando Hernando Pizarro le llevó a España el quinto del botín obtenido en Cajamarca, juntamente con el título de adelantado. Era la tierra que los quechúas denominaban *Chili*, que significaba «frío» [8].

La expedición sería apoyada por mar y reforzada por otras dos que posteriormente seguirían sus pasos por tierra, y estaba integrada fundamentalmente por aquellos soldados de Alvarado que, por llegar tarde a la conquista del Perú, se habían quedado sin botín, y por un tropel de indios de carga, con caballos e impedimenta que se verían diezmados en el terrible viaje hasta llegar al valle de Copiapó, el primer lugar fértil, a mediados de 1535, tras haber cruzado por la meseta boliviana, dando un rodeo hacia el este para castigar a unos indios que habían dado muerte a los embajadores enviados, y atravesar los Andes en una de sus zonas más altas, hasta el paso de San Francisco.

La expedición no iría, sin embargo, más allá de Maipó debido a las terribles privaciones que hubo de soportar, y la gran decepción que supuso el no hallar rastro de las riquezas que los peruanos habían descrito mal intencionadamente.

Sin consolidar su descubrimiento, sin fundar ciudades, y con escaso botín, regresaba Almagro, a finales de 1536, para iniciar en Cuzco una guerra civil basada en la atribución de esa ciudad, que retrasará notablemente la expansión hacia el sur.

Ni el acuerdo de someterse al dictamen de pilotos para determinar fehacientemente el límite de la gobernación de Pizarro por el sur, firmado en noviembre de ese año, ni la mediación de fray Francisco de Bobadilla bastarán para impedir la confrontación entre los antiguos socios, que no terminará hasta la batalla de Salinas (6 de abril 1538), y la posterior ejecución de Almagro.

Para evitar la fatal guerra civil y delimitar las zonas respectivas, había sido enviado por la Corona el obispo de Tierra Firme, fray Tomás de Berlanga, quien, en la navegación de Panamá a Perú, descubrió y exploró las islas Galápagos (7 de marzo 1535).

[8] Esta región, aunque hoy día forma parte del territorio chileno, tomaría el nombre de Charcas y llegaría a constituir audiencia independiente.

En 1539, sofocados los principales focos de una gran insurrección indígena, y terminada la primera fase de las guerras civiles, Pizarro otorga a Valdivia la autorización para la conquista chilena, casi a la vez que hace su aparición en Perú Pero Sancho de la Hoz, que el 24 de enero de ese año había firmado capitulaciones en Toledo «para descubrir en la costa del Mar del Sur hacia el Estrecho». Un arreglo amistoso entre ambos permite crear una sociedad similar a la de Pizarro-Almagro por la que Valdivia se internaría con la fuerza en el territorio, y De la Hoz le apoyaría posteriormente por mar.

Cuzco fue también la base, pero en esta ocasión se siguió, en vez del anterior, el camino de la costa por Arequipa, Arica, Calama y el desierto de Atacama (utilizado en sentido inverso por Almagro en su retorno); se tomaba así posesión del nuevo territorio que quedaba bautizado como Nueva Extremadura o Nuevo Extremo, en el valle de Copiapó, que Almagro había descubierto y que Valdivia denominó «Valle de la Posesión».

A finales de 1540 llegaba Valdivia a orillas del Mapocho, y el 12 de febrero de 1541 fundaba Santiago del Nuevo Extremo. Reunido su cabildo éste designa a Valdivia como gobernador provisional de la Nueva Extremadura, lo que suponía una independización del gobierno del Perú, aprovechando la confusa etapa de guerra interior que desembocó en el asesinato de Pizarro.

La fundación de Santiago proporcionaba una base fija, pero también una institución político-jurídica en la que apoyar la autonomía de los nuevos territorios.

Esta aparente ventaja llevaba implícita un gravísimo inconveniente: el desamparo y aislamiento de la nueva gobernación, a la que seguirán acudiendo voluntarios y aventureros de diversos lugares; pero serán atendidas sus necesidades militares en mucha menor medida por parte de las autoridades peruanas, que tienden a reservar sus fuerzas para su propio territorio.

Hasta el año siguiente la llegada de refuerzos por mar no permitiría continuar la conquista, debido a la fuerte oposición de los indios.

En 1546 se alcanzaba, sin cruzarlo, el Bío-Bío.

Valdivia regresó al Perú, poniendo su persona y ciencia militar al servicio del representante real Pedro de La Gasca, contra los almagristas. Sus servicios serían pronto gratificados.

En 1547 era nombrado gobernador de Chile por La Gasca, acto que mereció la confirmación real por cédula de 31 de mayo de 1552. Los límites de su jurisdicción fueron, al norte, el valle de Copiapó; al sur, el estrecho de Magallanes; al oeste, el Pacífico, y al este, una línea paralela a la costa del Mar del Sur, a cien leguas de distancia.

En 1550 continuaba Valdivia el avance más allá del Bío-Bío, en territorio mapuche o, como denominaron los españoles, araucano, y se multiplicaban las fundaciones y los puestos fortificados.

En 1553 una sublevación general de los irreductibles araucanos acababa con la vida del gobernador en Tucapel, obligando a los españoles a abandonar las fundaciones avanzadas.

Durante mucho tiempo la frontera del Bío-Bío marcará el límite sur de la conquista y colonización española del área continental del Pacífico de la misma forma que el Maule lo había sido de la incaica.

Mientras se producían estos intentos de penetración tierra adentro, Alonso de Camargo navegaba del estrecho de Magallanes a Valdivia en 1539, fijando la orientación del continente americano a lo largo del Pacífico, y Juan Bautista Pastene (1544), Jerónimo de Alderete y Francisco de Ulloa (1553) navegaban por las aguas australes en un intento de extender la gobernación de Chile hasta el límite geográfico del sur.

Los territorios orientales de la cuenca atlántica suramericana situados al sur del Brasil habían sido someramente explorados por las diversas expediciones que se dirigían al Estrecho. Solís, Magallanes, Loaysa y Caboto habían recorrido aquellas costas; este último creó, en 1527, el primer asentamiento en la confluencia de los ríos Paraná y Carcarañá; Francisco César, uno de sus capitanes, fue quien recogió la información sobre un fabuloso imperio, probablemente el Inca, que constituirá el aliciente de la futura población de la zona.

El primer adelantado, don Pedro de Mendoza, procedente de España, fundaba en febrero de 1536 Nuestra Señora María del Buen Aire y, poco después, los fuertes de Corpus Christi y Buena Esperanza, río Paraná arriba.

El fuerte de Asunción se construía en Paraguay por Domingo Martínez de Irala, en agosto del año siguiente, para convertirse, en 1543, en la única base de la zona, abandonadas las anteriores y el propio Buenos Aires por sus vecinos, refugiados del ataque de querandíes y guaraníes, y decepcionados de la productividad del país.

Asunción sería capital y base de expansión hasta que en 1580 Juan de Garay repuebla Buenos Aires como nexo necesario con España.

Los territorios rioplatenses no habían tenido su origen en una expansión hacia el este de la conquista del Mar del Sur, perteneciendo geográficamente al área atlántica, pero, a partir de ahora, y hasta la fundación del virreinato independiente, estarán vinculados políticamente al Perú.

La Corona había apoyado las primeras fundaciones con gran interés, a fin de frenar la expasión portuguesa desde el Brasil.

Las nuevas provincias serán en siglos sucesivos no sólo el freno, sino también la base, de la contraofensiva española.

Dos amplias regiones argentinas, los gobiernos de Tucumán y Cuyo, seguirán otras vicisitudes fundacionales, vinculadas con la cuenca del Pacífico, y como continuación de la conquista de Chile.

El descubrimiento de la extensa zona situada entre Chile y Río de la Plata, que corresponde a las actuales provincias argentinas de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, Córdoba y La Rioja, fueron descubiertas y exploradas por la expedición de Felipe Gutiérrez y Diego de Rojas, enviada por el gobernador peruano Vaca de Castro en 1543.

El poblamiento se retrasa varios años y se va realizando a pasos escalonados. Juan Núñez de Prado fundó la ciudad de Barco (1549), Aguirre, Santiago del Estero (1553), y Hernando de Lerma, Salta (1580), en un ambiente general de luchas civiles por la dependencia de Chile o Perú de unos territorios que habían pertenecido, en parte, al imperio inca.

A partir de 1563, separado Tucumán de Chile, pasó a integrarse en la Audiencia de La Plata.

La gobernación de Cuyo, que abarcaba las actuales provincias argentinas de San Luis, San Juan y Mendoza, fue una empresa absolutamente chilena, llevada a cabo por orden del gobernador don García Hurtado de Mendoza, en cuyo honor fundaba Pedro del Castillo la ciudad de Mendoza en 1561, vinculándose desde ese momento al gobierno chileno.

El tornaviaje y la colonización de Filipinas

Los sucesivos fracasos en el intento de encontrar la ruta de regreso de Filipinas a América habían hecho enfriar el entusiasmo de los gobernantes de Nueva España en aprestar armadas y expediciones para una empresa de cuyos frutos habrían de quedar posteriormente privados. Desde que Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la expedición magallánica, lo intentara por primera vez con la *Trinidad* en 1522, en otras cuatro ocasiones se había fracasado en el intento (Álvaro de Saavedra, con la *Florida* por dos veces, en 1528 y 1529, y Bernardo de la Torre y Ortiz de Retes, con la nao *San Juan*, de la expedición de Villalobos, también en sendas ocasiones, en 1543 y 1545).

Catorce años después de la última expedición a las islas de Poniente, cuando ya pocos creían en la posibilidad del tornaviaje y la propia Corte española está absorta en otros problemas, don Luis de Velasco, sucesor de don Antonio de Mendoza en el virreinato de Nueva España, vuelve a poner sobre el tapete la necesidad de continuar la progresión hacia el oeste mediante una nueva expedición, para la que aconseja se cuente con un veterano soldado de la de Loaysa y actual científico y fraile: fray Andrés de Urdaneta, que había conseguido con su dictamen convencer al virrey de la posibilidad del regreso desde Filipinas. La Corona asume posteriormente el patronazgo, imponiendo como fin principal no ya el de la conquista de nuevos territorios, sino el de que «se vea si es cierta la vuelta y qué tanto se gastará en ella»; y se nombra a Urdaneta para organizar los preparativos y asesorar como técnico en el viaje, y a don Miguel López de Legazpi como capitán general.

Aunque la construcción de los buques y los preparativos duraron más de cinco años [9], acabó por organizarse una lucida armada con los siguientes buques y efectivos:

— La nao capitana *San Pedro*, de 500 toneladas.
— La nao almiranta *San Pablo*, de 300 toneladas.
— El galeoncete *San Juan*, de 80 toneladas.
— El patache *San Lucas*, de 40 toneladas.
— Una fragatilla a vela y remos para descubiertas y bojeos.

[9] La tardanza en la construcción se debió, tanto a la escasez de materiales, como a la de mano de obra especializada que se encontraba con mayor facilidad en Panamá.

Junto con los 150 marineros y 200 soldados, embarcaron cinco agustinos, que mostraban también el fin colonizador de la empresa.

El 21 de noviembre de 1564, se hacía a la mar la armada, con instrucciones generales del Rey, y concretas de la audiencia mejicana, a la que las islas de Poniente habían sido tácitamente adscritas, y que podían resumirse en la conquista y población de Filipinas.

Al poco tiempo, el *San Lucas* se separaba del resto de la flotilla, para, tras descubrir algunas islas en el archipiélago de las Marshall y de las Carolinas y cargar canela en Mindanao, regresar a Méjico por su cuenta.

El resto de la expedición, tras pasar por las Marshall, llegaba a las Filipinas, y el 8 de mayo de 1565 fundaba Legazpi, en la isla de Cebú, la villa de San Miguel con recinto fortificado, iglesia, reducto, almacenes y casas oficiales. El fuerte, de traza triangular, era de madera, con baluartes en cada uno de sus ángulos.

La actitud de los indígenas fue de franca hostilidad debido a un ardid de los portugueses que desde sus bases moluqueñas se dedicaban a hacer razzias de depredación y maltrato de los naturales, haciendo creer que eran castellanos, a fin de dificultar, si no impedir, la ocupación.

Los españoles, por su parte, tenían instrucciones muy estrictas de no entrar en tierra portuguesa, por lo que se llevaron a cabo observaciones astronómicas a fin de comprobar que se estaba dentro de la demarcación propia.

Mientras el capitán general continuaba la conquista, Urdaneta es enviado desde Cebú a encontrar la ruta de regreso a Nueva España, en cumplimiento de las instrucciones reales que especificaban:

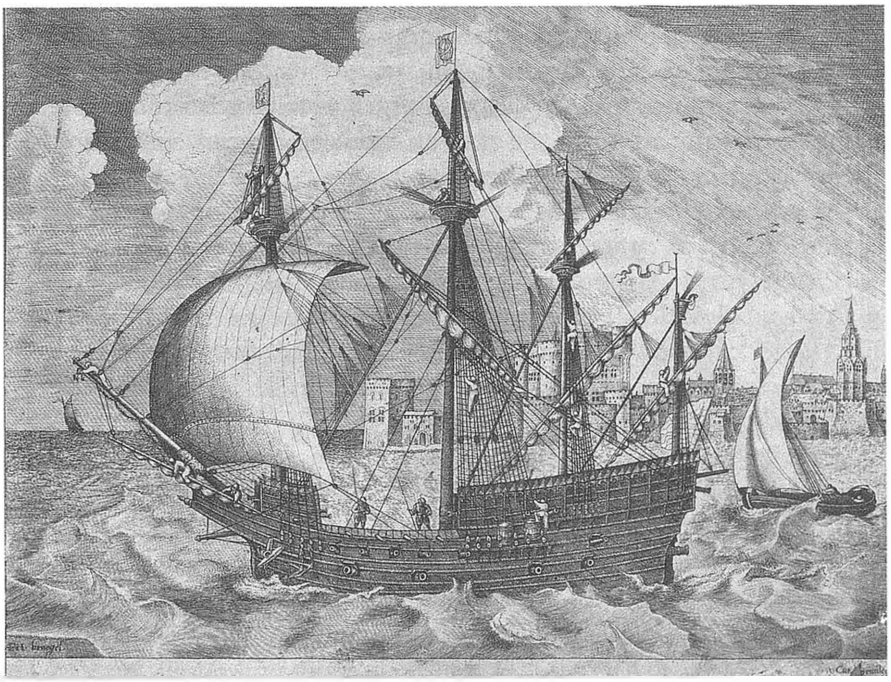
> que el dicho fray Andrés de Urdaneta vuelva en uno de los navíos que despacháredes para el descubrimiento de la vuelta, porque después de Dios se tiene confianza que, por las experiencias y plática que tiene de los tiempos de aquellas partes y otras calidades que hay en él, será causa principal para que se acierte con la navegación de la vuelta para Nueva España...

Tras abandonar el archipiélago filipino a través del estrecho de San Bernardino, remontó hasta la latitud del Japón, para seguir rumbo francamente al este, y una vez frente a las costas californianas, al sur, bordeando hasta Acapulco, donde llegaba el 8 de octubre de 1565, a bordo del *San Pedro*.

Había descubierto la ruta que luego se mantendría durante doscientos cincuenta años, ya que, pese a no ser la más corta, era la más rápida y segura, aprovechando la corriente del Kuro-Shivo.

Mientras tanto, Legazpi tuvo que hacer frente en Filipinas a dos enemigos: los portugueses, bien armados y pertrechados desde la base del virreinato en Goa, y los musulmanes, que disponían también de bases bien defendidas. Las medidas de fortificación y la formación con cestones de una batería, bastaron para contener a la flota portuguesa del capitán mayor Gonzalo Pereira, que negaba la soberanía española.

El empleo combinado de medios defensivos y ofensivos, permitiría arrebatar a los musulmanes la isla de Cebú y posteriormente la de Luzón. Los poblados fortificados de San Miguel y de Panay y el empleo de galeotas fabricadas y armadas *in situ*, dieron la superioridad a los españoles, que, tras varios combates navales, fundaban, el 19 de mayo de 1571, en la conquistada isla de Luzón, la ciudad de Manila, constituida como capital.



Grabado de galeón del siglo XVI, por Brueghel.

Desde su estancia en Panay habían tenido los españoles referencias de esta ciudad, que mantenía un activo comercio con China y a cuyo puerto acudían gran cantidad de barcos.

Al objeto de obtener por medios pacíficos el reconocimiento de la soberanía del rey de España por los naturales, fue enviado el maestre de campo Martín de Goyti; se trataba de un fuerte ocupado por los moros, quienes atacaron a los españoles pero fueron derrotados. De regreso a la base, los informes que recibió Legazpi del lugar y de la isla, que hacían referencia tanto a las cualidades estratégicas como a la riqueza agrícola, ganadera y minera de la isla, le determinaron a hacer de ella la capital de su adelantamiento.

La ocupación se llevó a cabo sin violencia, y en la fundación se siguieron casi todas las normas de las poblaciones americanas: calles rectas, solares iguales, plaza mayor..., aunque, con respecto a la iglesia, ésta no se situó como atalaya marítima, como prescribía la normativa para ciudades situadas junto al mar, sino que se edificó en la plaza mayor.

La ciudad, situada en la costa occidental de Luzón, en una punta arenosa entre la desmbocadura del río Pásig y el mar, constituía un excelente lugar estratégico de fácil defensa, ya que por la parte de tierra estaba rodeada de terreno pantanoso.

En el mismo lugar en que se asentaba un antiguo fuerte, los españoles construyeron otro, de madera como el anterior, con una plaza de armas en la que se instalaron las casas reales.

La prueba de fuego la soportó la plaza tres años después de su fundación, como consecuencia del ataque de los piratas chinos de Li-Ma-Hong, que se presentaron en la bahía con setenta barcos artillados y mil soldados de desembarco, pero, detenidos en una de las casas fuertes de los colonos, no pudieron conquistar el fuerte, acabando por ser rechazados y posteriormente expulsados de su propia fortificación establecida a unas 40 leguas de Manila.

En 1579 la ciudad sufrió un pavoroso incendio, destruyéndose el fuerte y explotando la pólvora y municiones almacenadas, y quedando inermes los pobladores.

En una carta al Consejo de Indias, el factor Bautista Román expresaba claramente el peligro corrido:

> quedamos sin armas, sin municiones y sin haziendas a beneficio de los naturales que dizen que no pagan tributo a nosotros sino a nues-

> tros arcabuces, y al de dos mil y quinientos chinos que estavan en el río en sus navíos venidos a contratar.

El riesgo corrido serviría para tomar la precaución de reconstruir la ciudad con el mayor número posible de casas de piedra. El gobernador Santiago de Vera mandó abrir canteras y construir edificios fuertes e incombustibles, cada uno de los cuales podía convertirse en una fortaleza, siendo auxiliado en esta tarea por el obispo Salazar, que distribuyó de su propio dinero para que hasta los menos pudientes reconstruyeran sus casas y «que estas fuesen de cal y canto».

A finales de siglo, Manila cuenta ya con muralla de cantería y con dos auténticas fortalezas; a medio concluir, una, en el emplazamiento del antiguo fuerte: el castillo de Santiago, que albergaba en su patio de armas los almacenes, las casas reales, una fábrica de pólvora y el palacio del gobernador; y otra, ya finalizada, al lado opuesto de la muralla: el fuerte de Nuestra Señora de Guía, cubriendo la zona pantanosa, del lado de tierra.

Cuando, en 1595, la ciudad recibe la real cédula que la conceptúa como «cabeza de Filipinas», dispone ya de 600 casas intramuros y otras tantas fuera del recinto.

A dos leguas del puerto de Camalayuga, en la costa septentrional de Luzón, se había fundado, en 1581, la ciudad de Nueva Segovia, dotándosela con un fuerte de piedra, San Francisco, y una compañía de guarnición.

El interior se fue colonizando según el sistema tradicional de las encomiendas, y, con la ayuda de los misioneros y por vía diplomática, se acabó consiguiendo la sumisión a la Corona de Castilla de todos los reyezuelos del archipiélago, aunque la verdadera base, poblada y defendida por españoles, era la isla de Luzón.

A partir de la ocupación de Portugal y de la consecuente unión personal de ambas coronas en 1580, el imperio portugués de oriente pasó a ser aliado, y requirió en diversas ocasiones ayuda de Manila, especialmente en la región de las Molucas, frente a musulmanes y piratas chinos y japoneses.

La colonización de Filipinas se había llevado a cabo siguiendo la pauta de la americana; sin embargo, la especial condición del enemigo y del terreno impusieron también cierta diferenciación en los medios y tácticas militares empleados.

El adversario al que los españoles hubieron de oponerse era mucho más variado que en América. Por una parte estaba la población autóctona no musulmana, que, pese a la labor desacreditadora de los portugueses, acabó por convertirse y acatar a los españoles, y que constituye cuerpos auxiliares en sus campañas de manera similar a los indios americanos. Los reinos musulmanes, dominadores hasta la llegada de los españoles, tenían una organización militar más avanzada, y disponían de armas de fuego, artillería y posiciones fortificadas.

Desde los primeros combates, los castellanos se sorprenden del número y calidad de los cañones moros; con ocasión del ataque de Goyti de 1570 al entonces pueblo musulmán de Manila, se tomaron al enemigo cuatro falcones de más de veinte quintales cada uno, y seis versos, todos de bronce, y tan bien trabajados, que, en opinión de los colonos, eran mejores «que lo que se hace en Malinas».

Los musulmanes constituyeron una continua oposición y amenaza, aun después de pacificados y teóricamente sometidos.

El enemigo exterior se concretaba en los portugueses (hasta 1580), pese a no existir guerra declarada, y en los piratas asiáticos.

La actuación de los primeros se reduce prácticamente al principio del asentamiento, ya que su propia guerra contra los mismos enemigos que los españoles —piratas y moros— les mantendrá ocupados. La piratería china y japonesa, con fuertes contingentes de indígenas, flotas de sampanes y juncos artillados, conseguiría poner en peligro en más de una ocasión el dominio español en Filipinas.

La táctica española tuvo un doble aspecto: la creación de bases fortificadas y el empleo de unidades navales sutiles.

A diferencia de las casi indefensas ciudades americanas de la costa occidental, las filipinas, en razón al tipo de amenaza que podía surgir en cualquier momento, aun después de dominada la tierra, se destacaron por sus importantes obras defensivas que con el tiempo acabaron por ser de piedra, y por la colocación en ellas de bastiones y baterías artilleras protegidas.

El empleo de la artillería fue mucho mayor, debido a que el enemigo disponía también de piezas gruesas, aunque la destreza de los artileros españoles, así como la de los arcabuceros, superó con mucho a la de los poco adiestrados tiradores enemigos.

La construcción naval llevada a cabo por los españoles, aprovechando las excelentes maderas y la aplicación de los naturales a la car-

pintería, supuso una decisiva ventaja, así como el dominio del uso de la artillería en la mar.

Las flotillas sutiles de galeotas y el empleo en los últimos tiempos de galeras dieron a los españoles la supremacía naval.

Desde el punto de vista administrativo la dependencia de Nueva España había estado clara desde los primeros momentos, ya que Legazpi actuaba como adelantado nombrado por el virrey de Méjico, y esta vinculación posterior la seguirían manteniendo los sucesivos gobernadores, que, en razón de tratarse de «tierra de frontera», tendrían también la titulación de capitanes generales, con plena atribución en los asuntos de guerra, pudiendo nombrar maestre de campo y capitanes, dirigir las operaciones, planificar y llevar a cabo las obras de defensa, imponer la disciplina militar...

Desde 1583, en que se establece la Audiencia de Manila, son también presidentes de la misma.

La distribución territorial

Carlos I había creado los denominados «reinos» de Nueva España (1535), y de Perú (1543), bajo el gobierno y administración de un virrey o lugarteniente suyo, por lo que se conocieron más como «virreinatos». En ellos quedaban integrados todos los territorios y gobernaciones de América.

El criterio seguido a la hora de hacer esta división fue el geográfico de separar las «Indias del Norte» de las «Indias del Mediodía», que ya lo estaban de alguna manera naturalmente.

Como se indicaba en un códice de demarcación y división de las Indias:

> Assí como Naturaleza paresze quisso dividir las Indias Occidentales en dos partes iguales por el isthmo ó angostura que ay del Nombre de Dios a Panamá, ha venido a ser necesario para el buen govierno dellas, que en cada parte aya un Virey...

En la primera se incluían todas las tierras conquistadas, continentales e insulares, que forman América del Norte y América Central con las Antillas.

Todo lo descubierto en ambos mares, desde la línea Nombre de Dios-Panamá-Costa Rica, hasta el Estrecho de Magallanes, con excepción del Brasil portugués y de Nueva Andalucía y Cumaná (que, por su temprana vinculación a las islas caribeñas, siguieron su suerte), formaba el virreinato del Perú.

Ambas grandes divisiones territoriales tenían costas y provincias a uno y otro océano; sin embargo, Méjico, pese a Filipinas, tendrá una vocación atlántica más definida, mientras que el Perú, pese a Nuevo Reino y Río de la Plata, se volcará hacia el Pacífico.

Un siglo después del Descubrimiento, y basándonos en el cosmógrafo Juan López de Velasco, se puede establecer el siguiente cuadro de virreinatos, audiencias, gobernaciones y provincias:

El virreinato de Nueva España lo componían cuatro audiencias o jurisdicciones territoriales, judiciales y administrativas: Isla Española, Méjico, Nueva Galicia, y Guatemala; a ellas se añadió a fin de siglo la de Manila.

A excepción de la primera, todas tenían costas al Pacífico.

Las islas de Poniente, incluídas Japón y la costa de China, se consideraban como dependencia de Nueva España, de acuerdo con el criterio de que la línea de demarcación pasaba por un meridiano que corta Malaca y Sumatra. De hecho, la gobernación de Filipinas no tuvo audiencia hasta 1584; sus presidentes estarán todos titulados para ejercer el oficio y funciones de capitán general, como aconsejaban las amenazas exteriores y la lejanía del virreinato mejicano, atribuyéndoseles también misiones de alta representación diplomática ante las soberanías de países orientales como China y Japón.

La Real Cédula expedida en Valladolid de 13 de septiembre de 1543 que ordenaba que las provincias del Perú, Nueva Toledo, Quito, Popayán, Río de San Juan y lo que se descubriere hasta el estrecho de Magallanes, estuviesen sujetas a la Audiencia y Chancillería Real, que residía en la Ciudad de los Reyes de la Provincia del Perú y de la que se había nombrado presidente a Blasco Núñez Vela, primer virrey, nos da una idea del territorio originario sobre el que ejercía poder y autoridad el virrey del Perú.

En el virreinato peruano acabaron creándose hasta seis audiencias: Panamá, Nuevo Reino, Quito, Lima, Charcas y Chile; a estas hay que incluir, como jurisdicción territorial autónoma, las provincias del Río de la Plata.

— La Audiencia de Panamá (creada en 1538), con sede en Panamá, para el despacho de las flotas del Perú, se dividía en dos provincias: Panamá y Veragua.

Las dos tenían costas a ambos mares, pero mientras que en Veragua no existía puerto de importancia, Panamá disponía de los de la propia capital (Puerto Perico), en la Mar del Sur, y de Nombre de Dios en la del Norte. Entre ambas ciudades se intercambiaban los productos de las dos cuencas por dos caminos: uno terrestre, muy áspero y malo, de unas 18 leguas, y otro por el mar que aprovechaba luego el río de Chagre, cuya boca estaba a 19 leguas de Nombre de Dios.

A un período de gobierno colegiado tras la creación de la audiencia y de un corto período de gobierno unipersonal del presidente, una cédula de 6 de febrero de 1571 declara sometida la provincia de Tierra Firme en gobierno, guerra y hacienda, a las órdenes del virrey del Perú. A finales del siglo XVI la amenaza que para la seguridad del istmo representa la presencia de Drake aconsejará al virrey del Perú nombrar un capitán general para Tierra Firme.

— La Audiencia del Nuevo Reino de Granada o de Santa Fe (creada en 1549), con sede en Santa Fe de Bogotá, estaba compuesta por las siguientes provincias y gobernaciones: Bogotá, Musos y Colimas, Tunja, Santa Marta, Cartagena, y Nueva Extremadura. La provincia de Popayán, que inicialmente le pertenecía, pasó en su mayor parte a la de Quito. Tras el habitual gobierno colegiado, se concede en 1562 al presidente de la Audiencia de Santa Fe la prerrogativa de ejercer la gobernación de la misma forma que el virrey de Nueva España, y, como autoridad militar superior por lo tanto, relegándose a los oidores a las funciones de administración de Justicia.

A partir de 1575, el presidente-gobernador será también capitán general, con las facultades inherentes de dirección del gobierno militar de la provincia.

— La Audiencia de San Francisco de Quito (creada en 1563) comprendía las gobernaciones de Popayán, Quito, Quijos y la Canela, y Pacamoros e Igualsondo, llegando por el sur hasta Payta, que era ya de Lima.

El puerto de Guayaquil era el astillero principal del virreinato, junto con los de las inmediaciones, como el de la isla de Puná.

La Audiencia de Quito estaba del todo supeditada en lo militar al virrey peruano.

— La Audiencia de Lima fue creada en 1543.

Sólo formaba gobernación la de San Francisco en Vilcobamba, siendo consideradas las demás poblaciones como pueblos del distrito de la Audiencia (Lima, Santa, Trujillo, Arequipa...).

Se extendía de norte a sur desde Payta hasta La Plata, lindando por el este con «provincias no descubiertas».

El puerto de El Callao era el más importante del virreinato y la principal base del Mar del Sur.

La Ciudad de los Reyes era la sede y corte del virrey [10].

— La Audiencia de Los Charcas (1559) tenía las gobernaciones de Los Charcas, Santa Cruz de la Sierra y Tucumán. Por el norte lindaba con la Audiencia de Lima, por el sur con la de Chile, y por el este con la línea de demarcación (la provincia portuguesa de Santa Cruz del Brasil) y el Atlántico.

La sede estaba en la Ciudad de La Plata.

— La Audiencia de Chile (1565) contaba con las provincias de Chile o Nuevo Extremo, Cuyo y el obispado de La Imperial.

La sede del gobierno estaba en La Concepción, y aunque existían enclaves más allá del río Biobío, la colonización homogénea no pasaba de allí.

A partir de 1574, la peligrosidad de la guerra contra los araucanos obliga a la creación de la Capitanía General.

La evolución, en lo que respecta al gobierno y dependencia militar de las provincias chilenas, había sido, por lo tanto, de una gobernación más del virreinato del Perú; posteriormente se pasó a una audiencia de gobierno independiente, y de ahí al nombramiento de su presidente como capitán general.

— Las Provincias del Río de la Plata formaban gobernación «no sujeta á ninguna Audiencia de las Indias por caer muy lejos del distrito dellas».

Las integraban los territorios de las ciudades de La Asunción, Ciudad Real y Buenos Aires.

En el siglo XVII (de 1661 a 1672) se crearía la Audiencia de Buenos Aires, que, a su vez, sería el germen del futuro cuarto virreinato dieciochesco.

[10] Esta corte era de mayor importancia y boato que la Nueva España ya que el virrey peruano representaba al Rey como sucesor de los incas y debía, por lo tanto, recordar a los indígenas la magnificencia de la época imperial.

III

LA ORGANIZACIÓN MILITAR

El mando militar en los nuevos territorios

El proceso de integración institucional de los nuevos territorios en la Corona fue exigiendo la adopción de sucesivas formas de gobierno, que no extinguieron a las anteriores, sino que las completaron, asimilaron o coexistieron con ellas, formando una organización más compleja.

De un primer paso que privaba a Colón, su anterior concesionario, del gobierno de las Indias (1499) y nombraba un gobernador general en la persona de Francisco de Bobadilla, se habían ido capitulando adelantamientos, que, una vez que hubieron dado origen a regiones pobladas, se fueron convirtiendo en gobernaciones con mando unipersonal y función universal.

La prevención de posibles secesiones y rebeliones por parte de individuos dotados de demasiado poder, y algunos abusos ocurridos, determinaron la introducción, algo modificada, del régimen colegiado peninsular de las audiencias, que en adelante se encargarán no sólo de la administracción de justicia, sino también de tareas de gobierno, y concretamente de gobierno militar, dirigiendo y organizando la lucha contra los indios, tomando medidas de fortificación de plazas, y nombrando capitanes y mandos militares subalternos.

Como reacción a esta ordenación y a los inconvenientes que para la decisión militar supone un gobierno colegiado, en algunas partes el gobierno militar se atribuye, con consentimiento del rey, a un presidente-gobernador, que, como nuevo salto, acaba convirtiéndose en capitán general, es decir en un mando militar independiente o dependiente directamente de la Corona.

Paralelamente a este proceso institucional, otros territorios mantuvieron sus adelantados (los más recientes), audiencias, gobernadores y capitanes generales habituales.

Como culminación, gobernaciones, capitanías generales y audiencias quedaron más o menos supeditadas a una institución superior: el virreinato.

En el aspecto de la política estrátegica y militar que nos ocupa, la decisión corresponde al Rey, asesorado por el Consejo de Indias sobre las líneas generales y concretas de acción.

Las atribuciones del Consejo fueron definidas por la Real Cédula de 23 de abril de 1528, en la que, junto a las funciones de Estado, Cámara, Justicia, Hacienda y Gobernación, se incluyen las de Guerra; sin embargo, ya desde 1517, ejerce la dirección de los asuntos americanos, por encima de la Casa de Contratación.

La Junta de Guerra de este organismo será pues el máximo órgano asesor de la Corona en esta materia [1].

Las autoridades militares regionales, tras la creación de los virreinatos, fueron el virrey y los capitanes generales, como mandos autónomos en sus respectivos territorios, dependientes solamente del rey, y cabezas locales de la jerarquía militar.

El virrey tiene una doble consideración castrense: la de ser representante del rey, de quien emana toda otra autoridad militar por derecho divino, y la de ser capitán general en su jurisdicción. Estaba pues investido del mando militar supremo, así como de la judicatura militar en la provincia.

Esa representación real se manifiesta en diversas formas, de las que dos tienen trasfondo militar: el de disponer en su corte, que es reflejo de la española, de una guardia personal de alabarderos; y el mando extraterritorial y temporal que, como capitán general de la flota que le traslada de España a Indias para su toma de posesión, se le concede.

También a semejanza real, nombra los mandos militares, declarando el Rey que:

> es nuestra voluntad puedan nombrar, remover, y quitar y poner otros en su lugar, cuando les pareciere.

[1] La Junta de Guerra de Indias no se creó como organismo fijo hasta 1597.

Sus facultades no se extendían a aquellas provincias de su propio virreinato en las que existían capitanes generales, sólo nominal y deferentemente sometidos al virrey, y que a su vez ejercían también la máxima autoridad militar regional.

Para auxiliarle en sus funciones tiene a la propia Audiencia reunida en Junta de Guerra, para los asuntos que implican una decisión puramente militar y a la que convoca para emitir dictamen no sólo a los oidores, sino a cualquier soldado, científico o marino que pueda aportar algo; y a un asesor para todo lo relativo a la justicia militar:

> a quien da título de Auditor General, y en casos graves manda Su Majestad sean dos Asesores.

Aparte de estos órganos de decisión (virrey-capitán general, junta de Guerra y auditor), la función militar se ejerce a través de las autoridades, preferentemente civiles pero con atribuciones militares, que cumplimentan las decisiones superiores en esta materia.

En el primero de los casos se encuentra el teniente de capitán general, que suele ser el mando supremo operativo cuando el capitán general no dirige por sí mismo las operaciones o bien destaca una fuerza. Pone en práctica las decisiones militares y es el segundo en el mando mientras éste lo ejerce el capitán general.

Se trata de un puesto de confianza normalmente ejercido por un familiar o persona próxima al virrey, y este carácter determina que no sea su sucesor en el mando, sino que el poder militar retorne en este caso a la audiencia respectiva, que elegirá a uno de sus oidores o ejercerá el mando militar corporativamente.

Al teniente de capitán general le están sometidos los mandos y fuerzas terrestres y navales «así en jornadas y entradas por tierra, como en Armadas y apercibimientos de mar».

Por debajo de ellos están los maestres de campo y sargentos mayores, que son jefes operativos y también jurisdiccionales, y los capitanes de las tres armas (Infantería, Caballería y Artillería) [2].

También le están sometidos los mandos de la Armada, general y almirante, y los capitanes de los navíos que, en esta época en que no

[2] En esta época no cabe hablar propiamente de Arma de Artillería, aunque hubiese capitanes encargados de la custodia, mantenimiento y empleo de las piezas y del tren.

está aún perfeccionada la especialización, no son sino capitanes de infantería en turno más o menos rotatorio.

El propio general y el almirante, segundo mando general de la Armada, no eran sino capitanes escogidos para la ocasión y que:

> tomaban bastones de General y Almirante embarcados, y en saltando á tierra sus jinetas y entraban de guardia como los demás capitanes.

Los mandos subalternos de las fuerzas navales eran los oficiales de mar y guerra (tenientes, alféreces y sargentos), sucesores naturales en el mando de los buques, y los oficiales de mar, responsables de la navegación y suministros (pilotos, contramaestres, jefes de maestranza), que ejercían el mando sobre la marinería más o menos especializada (calafates, pañoleros, marineros..), sobre la tropa embarcada y sobre los artilleros.

En las localidades menores, la función defensiva (levas, alardes, control de armamentos, rebatos y medidas) la llevan a cabo alcaldes y corregidores a los que, en muchas ocasiones, vemos al mando de la milicia vecinal frente a los ataques de indios o corsarios.

Los capitanes generales, que normalmente son también gobernadores y presidentes de audiencia, tenían similiares cometidos, prerrogativas y órganos auxiliares que los virreyes, y su existencia se justifica para aquellas regiones especialmente expuestas o en estado de guerra de una forma habitual (Filipinas, Chile...) o circunstancial (Panamá), sin suficiente envergadura como para constituir un virreinato y que dependen total o parcialmente en lo demás del respectivo virrey.

El mando supremo militar corresponde, por lo tanto, al capitán general, que puede ser virrey o no serlo, aunque los virreyes, como más eminentes, coordinan la política defensiva general del virreinato y dan instrucciones de carácter e interés generales.

En algunas ocasiones, los capitanes generales son nombrados por los virreyes, como ocurrió en Tierra Firme ante la amenaza de Drake de finales del siglo XVI.

Corresponde a la función de capitán general el reclutamiento de tropas, el abastecimiento de armas, víveres y municiones, el sostenimiento de magacenes o depósitos de carácter estratégico, la represión de los indios, negros y rebeldes de su zona, la fortificación y defensa del territorio, y la construcción, abastecimiento, y despacho de las ar-

madas mientras estuviesen éstas en puerto y aguas de su jurisdicción, teniendo a sus órdenes a los almirantes de las mismas durante esta fase preparatoria.

En este sentido exigen las Leyes de Indias a los:

> habitantes y naturales de ellas, que los obedezcan y respeten, y acudan siempre a sus llamamientos, alardes, muestras y reseñas, con sus personas, armas y caballos, para las ocasiones necesarias de guerra, disciplina y enseñanza en la milicia y ejercicio de Caballería, en que los han de habilitar.

Aunque el virrey o capitán general es autónomo en estas materias, y no precisa de aprobación por parte de ningún otro órgano de gobierno, existe, sin embargo, un cierto control *a posteriori* por parte de la audiencia; así el Consejo de Indias instruye a la Audiencia de Nueva España, en 1553, en el sentido de que:

> Las cosas tocantes a gobernación que está a cargo del virrey, la audiencia no se entrometa... y cuando hiciera alguna provisión no buena le adviertan de ella en el acuerdo y no lo remediando avisar a su Majestad.

Los simples gobernadores y las audiencias no son propiamente mandos militares autónomos y aunque pueden desempeñar misiones de este carácter, no son decisorios en estas cuestiones cuando hay autoridad militar superior, como es el virrey.

Por ello, en 1567 se advierte a los presidentes de las audiencias de Quito y Charcas:

> no se entrometa en el gobierno de la dicha audiencia por estar sometido al de los Reyes.

Antes de la creación de los correspondientes virreinatos y capitanías generales, los presidentes de las audiencias autorizados para ello, o bien las propias audiencias colectivamente, debieron tomar estas decisiones de tipo militar, al no existir otro mando.

Para complicar aún más el cuadro, incluso después de la organización virreinal, hay momentos en los que las competencias se distri-

buyen entre el presidente y la audiencia; así, en una real instrucción para el buen gobierno de Nueva Granada, se especificaba:

> el presidente de la audiencia del Nuevo Reino entienda de las cosas del gobierno y la audiencia en las de justicia.

En resumidas cuentas, puede afirmarse que el mando militar supremo en Indias corresponde a los capitanes generales con base en las cabezas de los virreinatos (virreyes) y en zonas especialmente conflictivas como las fronterizas, sede de las capitanías generales. Los gobernadores (que también eran presidentes de las audiencias respectivas), los presidentes de las audiencias y estos últimos órganos desempeñaron funciones militares en un momento histórico y en un lugar determinado, pero en cualquier caso, con carácter local y poco trascendente; conforme se van asentando las instituciones, estas decisiones se reservan a los mandos especialmente escogidos y nombrados al efecto entre militares y no entre jurisconsultos, como es el caso de las autoridades civiles, que ejercen misiones delegadas.

Hasta la creación de un ejército permanente no cabe hablar de una oficialidad profesional autóctona; las tropas levantadas para cada ocasión recibían mandos de este carácter, escogidos entre los caballeros con más experiencia.

Sólo los altos mandos próximos al capitán general (su teniente y los sargentos mayores) solían tener carácter permanente, así como el capitán de la única unidad fija de los virreinatos, el de la guardia y las tendencias de castillos y fortalezas.

La organización militar

El aparato militar durante la conquista y asentamiento español en el área litoral del Pacífico americano presenta dos aspectos fundamentales: los constituidos por las medidas ofensivas de las unidades de combate, de una parte, y por las cautelares de las fortificaciones, por otra. Respecto del mundo insular oceánico, hay que incluir un tercero: las armadas.

En esta etapa no cabe hablar de un ejército regular en Indias. La función militar se ejerce en las dos formas señaladas, que representan,

respectivamente, el aspecto ofensivo y el defensivo; la conquista y la protección y conservación de lo conquistado.

Obtenidas las capitulaciones correspondientes para la conquista de un territorio, el adelantado o capitán general se obligaba a reclutar su hueste; levantaba su banderín de enganche al son de pífanos y tambores tras una labor propagandística previa sobre las expectativas y ventajas que la empresa podía aportar. Balboa apelará en La Antigua a un mundo y un mar nuevos llenos de posibilidades; Pizarro, a las referencias al país del oro; Valdivia, a ricas encomiendas..., apoyándose todos ellos en las leyendas locales.

Junto a empresas promovidas por iniciativa privada, a las que a veces la administración no aporta más que la autorización para llevarlas a cabo, otras reciben algún tipo de ayuda o incentivo oficial, aparte de las promesas de futuro, y otras, en fin, son sufragadas íntegramente por la Corona.

Ejemplo de la primera es la conquista de Chile, llevada a cabo por medios propios exclusivamente, circunstancia de la que se quejará Valdivia:

> el Marqués Pizarro no me favoreció ni con un tan solo peso de la caja de Su Majestad y como a mi costa hice la gente e gastos... adeudé... en más de setenta mil castellanos.

La empresa de Pizarro, sin embargo, disfrutó de ciertas ayudas, como su propio sueldo; las de Pedrarias, consideradas como más «oficiales», habían corrido a cargo del Erario.

Así como la iniciativa de la empresa es, en muchos casos, privada, la del reclutamiento, una vez firmada la capitulación, es pública, como todos los sucesivos pasos que genera; por ello las autoridades locales deben prestar apoyo y colaboración, aunque, de hecho, a veces esto no ocurra, como en el caso de Pedrarias, qué obstaculizó inicialmente las expediciones de Balboa y Gil González Dávila.

Al capitán acompaña un grupo de socios en la empresa o de compañeros de primera hornada, entre los que se reparten los mandos (lugarteniente, sargento mayor, capitanes...), ya que el reclutador tiene amplias facultades de nombramiento. Este grupo ayuda en la recluta distribuyéndose por la zona asignada en la cédula del rey o del gobernador en la que debe llevarse ésta a cabo.

A veces la recluta resulta sencilla, pero no siempre sucede así, especialmente cuando ha habido expediciones previas infructuosas y los supervivientes se han dedicado a divulgar sus padecimientos.

Para la empresa de Valdivia hubo dificultades en este sentido ya que los veteranos de Almagro habían hecho patente la pobreza aparente de la región, el frío y la agresividad de los indios.

En las relaciones de integrantes de la «jornada», se señalan nombres y datos personales, empleo, profesión y compromiso que suscriben.

El tiempo de duración de la prestación del servicio no se determina, sino que se presume ésta hasta la finalización o fracaso de la misión, para la que la autoridad otorgante suele imponer un plazo máximo.

La licencia temporal o total del alistado quedaba dentro de estas normas, a discreción del capitán; la deserción se castigaba con la muerte. La capitulación para la conquista del Perú impuso a Pizarro un plazo de seis meses desde el momento en que llegase a Panamá.

El vínculo que se establece con el compromiso es bilateral entre el capitulante y cada uno de los soldados.

En las listas se anotan también las armas, y, en su caso, los caballos que aportan, de los que dependerá su paga o porcentaje del futuro botín.

En la expedición se incluyen capellanes, que cumplirán la obligación de difundir la fe, estipulada en todas las capitulaciones, atenderán espiritualmente a los soldados, y oficiarán en las tomas de posesión de los nuevos territorios y en la fundacion de ciudades; y también funcionarios, nombrados por la administración para velar por los intereses reales así como los de los particulares en el reparto del botín, como el veedor, contador, tesorero y factor, con misiones también de supervisión del material aportado, en su caso, por la Corona, de las armas con que se presentan los voluntarios, del cumplimiento de las instrucciones reales... etc.

De todas ellas es quizá el reparto del botín de guerra, verdadera paga del voluntario que iba «a parte», concedido a cambio de su función y del riesgo que corre de no percibir nada en caso de fracaso, la más importante.

La buena y puntillosa organización consiguió evitar la mayoría de las veces las disputas que suelen originar este tipo de particiones desiguales en razón de la categoría, aportación a la empresa y armamento presentado o montura.

El reparto se llevaba a cabo una vez se había separado el quinto correspondiente al rey, y descontados los gastos.

Una vez tomado el juramento de lealtad y obediencia, la salida de la base solía revestir gran pompa, ya que tenía carácter de empresa de Estado.

La contraprestación por los servicios militares no consiste en el momento de la recluta más que en expectativas de una parte, rigurosamente especificada, del botín, el trabajo forzado de los indios, o las tierras conquistadas. Sin embargo, en diversas ocasiones el reclutador da facilidades para la adquisición de armas, e incluso incentivos en oro, para facilitar la recluta, como los enviados por Pizarro con la nave de Almagro a Panamá desde la zona limítrofe del imperio inca.

Los medios, transportes y vituallas son aportados por el capitán y sus socios.

En la conquista del litoral del Pacífico, los barcos serán fundamentales como transportes de la tropa, apoyo logístico de las expediciones en tierra y mantenimiento de las comunicaciones con la base, pero no serán empleados directamente en las acciones bélicas como los bergantines de Cortés en el lago de Texcoco.

Los medios navales son tan fundamentales que a veces se tienen que construir las naves sobre el terreno y con materiales improvisados; así Gonzalo Pizarro, en su expedición de La Canela, construyó un bergantín en el que:

> la brea fue resina, la estopa camisas viejas y algodón, y de herraduras de los caballos muertos y comidos labraron la clavazón...,

teniendo que hacer fraguas para el herraje y hornos para el carbón [3].

Aunque la construcción naval en el Pacífico (costas mejicanas y centroamericanas) experimenta un progresivo crecimiento, que permite la fabricación en astilleros propios y evita el anterior sistema de acarreo de las maderas desde la otra costa, hay gran escasez de jarcia, velamen,

[3] El aventurero covertido en soldado unía a su preparación castrense, muchas veces obtenida en la guerra de Granada y en escenarios europeos, la del armador, del constructor y hasta la del legislador.

clavazón y breas, lo que sigue obligando a transportar este material a través del Istmo con grandes trabajos:

> por se aver de pasar la jarçia e aparejos nesçesarios... desde Nombre de Dios, que es la costa del norte, a la otra costa del sur.

Terminada la conquista, la hueste vencedora, cumplida su misión, se convertía en una sociedad civil a la que trasladaba su propia estructura y nombraba alcaldes y regidores a los jefes más destacados.

Cuando varias partidas o huestes coincidían en una misma fundación, se procuraba contentar a todas, repartiendo proporcionalmente los cargos públicos. Este fenómeno se dio en Quito con los hombres de Belalcázar y los procedentes de las tropas del retirado Alvarado.

En los territorios sometidos y ordenados de las diferentes gobernaciones, el deber de defensa recaía sobre los colonos, vecinos y encomenderos, en virtud de la obligación general de movilización común para todos los naturales de los diversos reinos de la Monarquía bajo la autoridad del capitán general, que solía ser el propio gobernador, quedando pues la autoridad civil y la militar íntimamente unidas.

Los pobladores, tanto los antiguos conquistadores como los asentados posteriormente, no perdían el carácter de soldados, adquiriéndolo incluso aquellos que anteriormente no lo habían tenido.

Estaban obligados a conservar en sus casas las armas necesarias y presentarse con ellas no sólo en caso de alarma, sino en todos aquellos «alardes» o revistas que impusiese la autoridad militar, que delegaba en los alcaldes y corregidores locales con atribuciones para imponer multas en caso de inasistencia o deterioro en el armamento.

Se establecía así una especie de milicia, al objeto de estar preparados en todo momento, incluso en tiempo de paz. En determinadas regiones expuestas como Chile, los colonos estaban en estado de movilización semipermanente, y acuartelados en las ciudades fronterizas.

Los encomenderos, es decir, aquellos de los asentados en un territorio o vecinos a los que, por su especial actuación en la conquista, o posterior compra a la Corona se les había adjudicado un territorio determinado con autoridad sobre los indios que lo poblaban, tenían la obligación especial de estar provistos de una o varias monturas, según la entidad de la encomienda, ya que una de las justificaciones de esa institución era la defensa de la tierra.

Las ordenanzas dictadas por Pizarro en 1536 especificaban, respecto a todos los vecinos que tuviesen indios encomendados que:

> dentro de quatro meses primero siguiente desde el día que recibiese la cédula de la dicha encomienda sea obligado a tener caballo, lança y espada e las otras armas defensivas, so pena que el que no lo tuviere el dicho caballo e armas dentro del dicho término caya e incurra en suspensión de indios.

La aportación numérica de los encomenderos fue pequeña, aunque su valor táctico fue decisivo, ya que actuaban a caballo; además, pronto surgió la costumbre, especialmente en Perú, de que a cada jinete encomendero acompañara, como los pajes al caballero medieval, un séquito de unos diez hombres armados a su costa, que, por esta razón, se denominaron «soldados».

Cabe aún incluir otro tipo de fuerza militar diferente de la hueste conquistadora y del colono «apercibido»; se trata de los levantamientos para llevar a cabo campañas determinadas de interés común.

Como quiera que los vecinos sólo tenían obligaciones respecto a su propia ciudad y territorio, que, por otra parte, no podían desatender, se formaron tropas armadas, a iniciativa y costo de las autoridades, para realizar incursiones de castigo contra indios hostiles o para acudir en socorro de otras gobernaciones. En la insurrección general peruana de Manco Capac, se formaron en diversas partes compañías armadas que acudieron en socorro de los castellanos del Perú.

Estas tropas acabaron por participar también de beneficios de reparto de tierras y encomiendas en aquéllas a las que socorrían, debido principalmente a las dificultades de los organizadores de las levas en pagar soldadas.

Debemos señalar, por último, que los castellanos fueron auxiliados por contingentes indios de diversa naturaleza, condición, prestaciones y compensación.

Vargas Machuca, capitán en Indias, distingue entre «indios de servicio» e «e indios amigos», es decir, entre criados de los soldados y auxiliares en el combate. A esta distinción habría que añadir los exploradores o guías, los indios de carga, los intérpretes o «lenguas», los espías y, con un criterio muy amplio, también los rehenes.

Sólo los indios auxiliares eran considerados aliados militares; sólo ellos colaboraban voluntariamente por enemistad o deseo de venganza,

y con ánimo de lucro, para beneficiarse del botín que no apreciasen los españoles.

Aunque combatían junto a los castellanos y de acuerdo con los planes del jefe del ejército, que determinaba su forma y momento de intervenir, lo hacían según su propia costumbre y con sus propias armas y táctica, formando escuadrón independiente. Su conocimiento del terreno y de las costumbres del enemigo resultaron eficacísimos.

Ni se les enseñaba el manejo de las armas de los castellanos, ni se les dotaba de ellas.

Los indios auxiliares pertenecían normalmente a tribus distintas de aquella a la que atacaban los españoles; sin embargo, en el Perú esta afirmación sólo puede hacerse con ciertas matizaciones; Pizarro aprovechó los rescoldos de la guerra civil para utilizar una facción contra otra, pero no hemos de olvidar que se trataba de dos pueblos diferentes: quiteños y cuzqueños, recibiendo ayuda de los segundos contra los generales quiteños de Atahualpa, para luego sublevarse a las órdenes de Manco.

Villagrán, teniente de Valdivia, llegará a disfrazar a indios auxiliares como españoles para confundir a Lautaro sobre sus efectivos en Chile.

Los cargueros o tamemes eran proporcionados por las tribus aliadas o sometidas, y cumplían la misión de llevar la impedimenta a cuestas, por disponer de muy escasos animales de carga.

Huestes, milicias, tropas de voluntarios para misiones oficiales y auxiliares indios constituyeron, a falta de un ejército profesional permanente y de tropas regulares, el elemento militar que permitió llevar a cabo una función ofensiva y defensiva que la Corona, por sus propios medios, no hubiera podido realizar.

El equipo militar de la conquista y la colonización

La superioridad militar de los conquistadores españoles se debió, mitad por mitad, a sus virtudes combativas y a su arsenal.

Una vez completada la labor colonizadora, aunque ese espíritu inicial tiende a disminuir, ese mismo armamento será utilizado tanto frente a la amenaza interior representada por las sublevaciones indígenas y las guerras civiles, como a la exterior de los corsarios extranjeros.

Para poder tener una visión más completa de la supremacía del armamento español sobre el nativo, resulta imprescindible una somera relación de éste.

Las armas utilizadas por el indio americano eran muy diversas; a cada cultura y a cada región correspondía un armamento con características propias. Se puede, sin embargo, establecer un cuadro general de ellas.

Armas ofensivas:

— Arrojadizas	Cerbatana.
	Arco y flechas.
	Lanza y palo arrojadizo.
	Boleadoras.
— Contundentes	Maza de madera pesada.
	Macana.
	Hacha de piedra o metal nativo.
— Incisivas	Pica o lanza larga.
	Lanza.
	Cuchillo de pedernal, oro, cobre o madera.

Armas defensivas:

Escudos de madera o cuero.
Corazas de algodón o pita.
Yelmos endurecidos y empenachados.
Máscaras para aterrorizar y proteger la cara.

El voluntario español en la conquista y el colono o vecino en la defensa de las nuevas ciudades y territorios emplearon un armamento aún más heterogéneo que el ya de por sí complejo de los ejércitos europeos del siglo XVI, pero, en cualquier caso, de efectos mucho más mortíferos que los de sus oponentes indios.

Cada cual contribuía a la correspondiente empresa descubridora o conquistadora con su persona y las armas que hubiera podido conseguir, ya que en raras ocasiones se distribuían éstas con cargo a la Hacienda real o al pecunio del promotor particular.

No se contrataba a la persona, sino al conjunto hombre-arma, es decir, al profesional con sus conocimientos y su herramienta; al piquero con su pica, al coselete con su protección de pecho y espalda y al

Lautaro, jefe araucano, con sus armas. Dibujo de la Crónica de Fray Diego de Ocaña. Biblioteca de la Universidad de Oviedo.

arcabucero con su buen tino, su técnica para fabricar pelotas de plomo del calibre preciso de su arcabuz, y su complejo equipo.

En los ejércitos del viejo continente, el soldado con el equipo y la especialización mínimos, el denominado «pica seca», recibe el salario sin más, es decir, la soldada, mientras que el especialista y el dotado de un armamento más completo recibe ventajas e incluso el «doppensolder» con el que en las unidades de mercenarios alemanes se llegaba a pagar al preciosista del mandoble, y que equivalía a dos veces la soldada.

En la América de la conquista, donde el enrolado es un aventurero, y donde rara vez se reparte algo más que un incentivo a devolver o una «ayuda de costa», no existen seguridades, y sólo se estipula un porcentaje del éxito futuro, pagadero en una parte del botín, de la tierra, de la ciudad a poblar y de los indios, a distribuir entre los veteranos una vez convertidos en encomenderos.

Pese a esta diferencia, al aventurero se le paga también según el arma de que se sirva, que pasa a constituir su inversión en la empresa.

Ni que decir tiene que el aportador de un caballo era un accionista cualificado.

La sed descubridora, más que la escasez, determinó el alto precio de las armas, único medio de enrolarse, además de los hábitos de los clérigos y la pluma de los oficiales reales.

Esta diversidad no dejó de contribuir a la impresión de poderío de una hueste, que, a los ojos de los indios, tenía tantos y tan diferentes medios de dar la muerte.

En virtud de la Real Cédula de 8 de octubre de 1529, se concedía el uso de armas ofensivas y defensivas a los conquistadores y pobladores de todas las Indias «para guarda y defensa de sus personas», pero esta autorización más bien parece legalizar una situación consentida de hecho desde mucho antes de esa fecha.

En su mayor parte el armamento se importaba de España a través de los oficiales de la Casa de Contratación, como todos los demás artículos de su monopolio, y se guardaban en las casas de armas de donde se sacaban en los rebatos o cuando se organizaba una expedición. Otras eran propiedad particular y se guardaban en los domicilios de los vecinos, aunque gobernadores y corregidores conservaban cumplida nota de las existentes en manos privadas, a fin de conocer las posibilidades defensivas de las distintas jurisdicciones.

Tras el asentamiento, aunque se siguen importando armas, se fabrican muchas en América, llegándose incluso a fundir campanas para hacer cañones en situaciones de emergencia [4].

El equipo mínimo exigido para las empresas concretas era, pese a lo dicho, bastante pesado, necesitándose para su transporte la ayuda de acémilas o indios de carga. En una instrucción para llevar refuerzos a los pobladores de Chile, de 1573, se ordenaba:

> cada uno de ellos ha de llevar una espada y una daga, y un arcabuz y una rodela, y las sillas y frenos y lanzas de la gineta, y el herraje que... pudieren... y si... quisieren llevar más armas, lo pueden hacer.

Existe una prohibición general de proporcionar este armamento, que hace tan superiores militarmente a los españoles, a cualquier tipo de indios por muy cristianos, aliados, o «mansos» que fuesen.

Una ordenanza para el virreinato del Perú, de 1563, determina:

> Los indios no tengan armas ni metal ni anden a caballo, ni tengan yeguas por el inconveniente que podría ser para la quietud de la tierra.

Desde mucho antes (1534) estaba vigente una disposición de Carlos I en el sentido de que los maestros de fabricar armas no enseñaran su arte a los indios ni permitiesen que vivieran con ellos, so pena de multa de cien pesos y destierro.

Esta medida, justificable desde el punto de vista de la seguridad, restringiría y retrasaría la industralización de determinadas zonas, que, aunque dotadas de fundiciones, estaban escasísimas de mano de obra.

La prohibición de uso y tenencia de armas se extendía a los negros, aunque fueran libres, mestizos y esclavos, aunque existen numerosos privilegios y excepciones concedidos a autoridades y encomenderos para armar a algunos de sus sirvientes de estas razas, a fin de proteger sus haciendas y como escolta personal.

[4] Así ocurrió en Guatemala con ocasión del peligro representado por la incursión de Drake de 1579.

Las armas ofensivas

Por lo que respecta a las denominadas armas blancas, la espada y la daga eran prácticamente generalizadas, propiedad de sus usuarios, y portadas por éstos en paz y en guerra, en campaña y en la propia base. Se trataba, por lo general, de espadas de doble filo, de hoja ancha y plana y punta aguda, y de unos cuatro palmos y medio (alrededor de 95 centímetros), largo que permitía ser desenvainada fácil y rápidamente cuando se llevaba ceñida. Presentaban multitud de variantes en empuñadura y guardamanos.

La espada se cuida con esmero y se la protege contra la oxidación; pese a estos ciudados, en poco tiempo se enmohece en climas cálidos y húmedos, y el corte y la punta se hacen romos o se gastan y la hoja adelgaza tras repetidos afilados.

La buena espada toledana es una pieza cara de la que no se suele llevar repuesto en campaña; Francisco de Xerez cuenta cómo se procuraba conservar estas armas lo más posible:

> andaban los nuestros a estocadas, que así se lo aconsejaba fray Vicente, por no quebrar las espadas hiriendo de tajo y revés.

Este mismo autor pone en boca de un espía de Atahualpa sus terribles efectos:

> traen... unas espadas muy agudas que cortan por ambas partes de golpe un hombre por medio, y a una oveja llevan la cabeza, y con ellas cortan todas las armas que los indios tienen.

Las dagas, cuchillos y puñales constituyen un último recurso, y fueron empleados más en las luchas callejeras de banderías que en combate. Se llevaban sujetos por tahalí al cinto, al igual que la espada, y se ponían, como aquélla, ajustados, para que no se bambolearan ni incomodaran durante la marcha o carrera, ocupando normalmente el lado opuesto al de la espada, o bien ocultos entre el ropaje.

Pedro Mariño narra un combate singular entre un español y un araucano en el que el primero, tras perder la espada, pudo dar muerte al indio con un puñal «que traía metido entre la pierna y la bota, como es costumbre».

Los machetes, denominados «vitorianos» por proceder de la región alavesa, se remitieron en gran número.

Los indios americanos, desconocedores del tratamiento del metal, sólo tenían cuchillos de cobre u oro nativos, y otros fabricados de cañas afiladas, pedernal o maderas endurecidas con los que, sin embargo, cortaban cabezas.

Afianzada la conquista y la población (1565), se restringió un tanto el uso de determinadas armas blancas de tamaño desproporcionado: espadas, verdugos y estoques de hasta nueve palmos de largo, «a cuya causa se han seguido y siguen muchos yncombinientes y muertes de hombres...». Se trataba de los denominados «mata-amigos» que daban notoria e innoble ventaja en riñas y duelos, permitiéndose sólo las de hasta cinco cuartas de vara, y castigándose las infracciones de esta ordenanza con penas de multa o destierro.

Las armas blancas enastadas más comunes eran las lanzas ginetas con sus complementos de hierros y regatones usadas por la caballería; las lanzas y lanzones, usados indistintamente; las largas picas de infantería o «picas luengas» (menores en todo caso a las utilizadas en Europa), y las de corte y punta como las alabardas y partesanas, usadas estas últimas por la guardia de gobernadores y adelantados.

Los hierros de estas armas eran remitidos desde España, pero las astas se fabricaban con las excelentes maderas americanas, como el «xagún» antillano, ya que la madera debía ser dura y sólida, pero de cierta flexibilidad.

Se desconoce el uso en América de las largas picas de ordenanza, de 26 palmos de alto (cerca de cinco metros y medio), que usan en esta época los tercios españoles, por resultar innecesarias, ya que en Europa tenían funciones defensivas en la formación del escuadrón, frente a otros escuadrones enemigos armados en forma similar, circunstancia que no se da en el Nuevo Mundo.

Para la imaginación primitiva del indio, la parte metálica de la lanza o pica colocada en alto era como un mítico pájaro fulgurante que se abate sobre su presa; las relaciones hablan de «Sus lanzas, sus astiles, que murciélagos semejan, van como resplandeciendo».

No es, pues, la pica o lanza en sí lo que produce el mágico efecto, sino su hierro, también muy lustroso y pulido, que solía protegerse con una vaina, y que, al verse desprovisto de ésta al entrar en combate, parecía adquirir vida, reverberando al sol. Magia de la que carecían las

largas lanzas de palma negra usadas por los indios de Antiocha y las enormes picas de hasta treinta palmos (más de seis metros de alto) de los numerosos escuadrones del Inca.

La ballesta, básicamente un arco perfeccionado, consistía en un armazón de madera de tejo en el que iba montado un arco de ánima metálica, cuyos extremos estaban unidos por cuerdas de cáñamo, cueros o tripas, retorcidos. Una nuez en el tablero del armazón servía para armar una cuerda, que ponía en tensión el arco. Una llave de fácil uso sujetaba o soltaba la nuez.

La ballesta fue muy utilizada, incluso después de la generalización del uso de armas de fuego. Se vendía o entregaba a cargo, con sus «gafas» para ser montadas y sus repuestos, así como con varios haces de saetas o de dardos, agrupados por docenas. Para las campañas se solían llevar «adereços doblados», es decir, repuestos por partida doble, ya que la gran distancia a la base dificultaba las reparaciones.

Aunque la cadencia de disparo era inferior al arco, acabó desplazando a éste por su mayor precisión y fuerza de penetración, capaz de atravesar una armadura a 250 pasos.

La puntería que se podía conseguir era muy exacta; el blanco se seleccionaba entre los jefes de las formaciones indias que presentan batalla, detalle que constituía una gran ventaja sobre el arco y técnica del arquero indio.

Utilizaban éstos dos tipos fundamentales de arco según las regiones: uno corto y resistente de madera de palma, y otro mucho mayor, del tamaño de un hombre. Unos y otros lanzaban flechas de punta de pedernal o simplemente endurecida al fuego, que muchas tribus emponzoñaban:

> con una yerba tan mala y pestífera, que es imposible al que llega y hace sangre no morir, aunque no sea la sangre más de cuanta sacaría de un hombre picándole con un alfiler,

como narra el cronista Pedro Cieza de León respecto de los indios de Cartagena y Santa Marta.

Atahualpa fue informado de que «traen ballestas que tiran de lejos, que de cada saetada matan a un hombre», táctica muy diferente a las nubes de flechas lanzadas por sus arqueros en masa y sin ninguna precisión.

Las armas de fuego individuales más utilizadas fueron las escopetas y los arcabuces; el uso y fabricación de estos últimos se extendió una vez terminada la conquista.

El arcabuz era fundamentalmente un cañón montado en un fuste de madera de unos 100 centímetros, con un refuerzo hacia la cámara a fin de evitar el recalentamiento y estallido.

Al tirador se le proporcionaba un juego completo con su plomo, cuerno o bolsa de pólvora, instrumental para la fábrica de proyectiles, y suficiente longitud de mecha, que se guardaba en diferentes estuches, pendientes de una bandolera de cuero.

Los mosquetes, de mayor calibre y efectos, que se empiezan a utilizar en la conquista peruana tienen un importante papel en Cajamarca. Afianzados por medio de su horquilla hincada en el suelo, constituían un puente entre el armamento personal y las piezas de artillería.

Arcabuceros y mosqueteros no suelen llevar otra arma que no sea una daga, a fin de no obstaculizar la complicada avancarga y la puntería, y en la cabeza un casco, bacinete o morrión.

El efecto de estos medios bélicos entre los indios fue enorme, como señala López de Gómara, «pensando que las escopetas eran truenos, y rayos las pelotas».

La artillería fue decisiva en la conquista; constituía, más que ningún otro, ese factor diabólico y sobrenatural que, a los ojos de los indios, ligaba el poder destructivo a la voluntad del capitán español. El dueño y señor de rayos y truenos con los que castigaba a sus enemigos debía de estar en muy estrecho contacto con la divinidad. Este poder sicológico, muy superior a los efectos reales, fue hábilmente utilizado por los conquistadores. Cortés hizo una desmostración ante los mensajeros de Moctezuma que, como relata el *Códice Florentino*, «perdieron el juicio, quedaron desmayados». Refiriendo a su emperador posteriormente su terrible experiencia:

> cuando cae el tiro, una como bola de piedra sale de sus entrañas, va lloviendo fuego, va destilando chispas... si va a dar contra un cerro, como que lo hiende, lo resquebraja, y si da contra un árbol, lo destroza hecho astillas, como si fuera algo admirable, cual si alguien lo hubiera soplado desde el interior.

Los reducidos medios económicos con que se contaba, las dificultades que presentaba el largo y penoso transporte y vadeo de ríos, y el

no ser necesario batir grandes fortalezas fueron causa de que las piezas de grueso calibre, como cañones y lombardas, no fueran prácticamente utilizadas en la conquista y sólo se emplazaran posteriormente, cuando la defensa costera frente a los corsarios las hizo necesarias.

Fue por tanto la artillería de medio y pequeño calibre, más fácilmente transportable, más efectiva contra personal, y más asequible, la empleada. Sólo más tarde, frente a enemigos europeos y sus navíos, se demostrará la necesidad de disponer de mayores calibres y alcances.

Tiros, culebrinas menores, sacres, falconetes, ribadoquines con su pelotería, abrazadores y aderezos constituyeron, a pesar de su corto número, un factor capital a la hora de derrotar abigarradas masas humanas, que ofrecían el más remunerativo de los blancos.

El medio de transportar las piezas era remolcarlas o empujarlas sobre sus carretones y cureñas de ruedas por indios «tamemes» o cargueros, proporcionados por tribus aliadas o vencidas, y, más adelante, a lomo de mula [5].

La pólvora se importaba en su mayor parte de la Península, ya elaborada y purificada, o alguno de sus componentes, como el salitre o la piedra azufre, por separado a fin de mezclarlo con el carbón americano.

Los medios auxiliares, la protección corporal y la táctica

El caballo, más que un medio, más que un arma, es un protagonista, ya que para la mente del indio de los primeros tiempos, los invasores son dos que se separan o unen a voluntad: caballo y jinete.

Divinizados por los naturales de la misma manera que sus dueños, algunas de sus cabezas disecadas pasarán al panteón local de chibchas y caribes.

Además de su inexplicable desdoble, se admira en la montura su brío, su piafar, su sudor y su nervio, tan diferentes de lo más parecido en tierra americana: la sosa llama y el huidizo ciervo, hasta caer en el

[5] Las llamas, vicuñas y alpacas peruanas se emplearon también como medio de transporte de material, pero fueron más bien utilizadas para vituallas, herramientas y enseres.

convencimiento de que eran capaces de escupir fuego por sus espumajeantes bocas al igual que los cañones. Esa boca, junto con su alzada y su fuerza, es uno de los detalles sobre los que se centra la observación del indio; boca que muchas veces sangra con motivo del bocado que le hace pensar que se trata de un animal carnívoro, aunque los españoles, astutos e insaciables, le aseguren que al caballo hay que ofrecerle oro para congraciarse con él; bocas que muchos consideran capaces de matar, al igual que sus cascos.

Los capitanes de Pizarro realizarán ante Atahualpa una demostración ecuestre que hará huir de pavor a varios de sus cortesanos, mientras él se mantendrá aparentemente impávido —nobleza obliga—, aunque «le resolló en la cara el caballo», y ordenaba posteriormente ejecutar a los infelices a fin de contrarrestar el efecto sicológico.

Cuando van perdiendo su carácter sagrado ya se habla de españoles a los que «soportan en sus lomos sus venados», delimitando el papel de autor y medio, pero conservando un gran respeto: «Tan altos están como los techos».

No exagera el inca Garcilaso al exponer en poética figura que la tierra de sus mayores «se ganó a la jineta».

Considerado como un arma tan formidable, no es de extrañar que se llegasen a pagar cifras tan fabulosas como mil ducados por un solo ejemplar [6] .

Gaspar de Espinosa, en una relación al gobernador Pedrarias expone:

> Fue tanto el miedo que los dichos indios cogieron de las dichas yeguas, que huyendo dellas, se encaramaban en los árboles, de manera que no había quien les hiziese abaxar.

Al caballo se le protege con defensas de cuero y algodón a fin de no ser blanco de las flechas, y se le colocan plumas y nechos para parecer mayor y más impresionantes, mientras se le cuelga del cuello y montura sartas de cascabeles cuyo ruido aturde al indio y produce la impresión de ser más numerosos, los denominados «pretales de cascabeles para los espantar».

[6] Con el tiempo, y tras diversas medidas destinadas a favorecer la cría caballar puestas en práctica por gobernadores como Cortés, el número de ejemplares se multiplicó, abaratándose consecuentemente.

En las regiones más indómitas, como Chile, poco a poco se le va perdiendo el miedo, y aunque no se le combate directamente, se le tienden trampas y hoyos en tierra, para que tropiece y caiga y entonces matarlo, y estacas agudas para que se despanzurre. El paso siguiente será el de convertirse los araucanos, y también las tribus del norte de Méjico, en consumados jinetes de monturas escapadas de los españoles [7].

Si al caballo le admira y le respeta la indiada, al perro sólamente le teme, eso sí hasta el paroxismo. A los fieles canes les toca en la conquista el más negro de los papeles; el caballo es un guerrero, el perro es un verdugo.

Aunque fueron utilizados en batalla en las Antillas y Tierra Firme, constituyeron, ante todo, un elemento de la parafernalia impresionante del conquistador. De cuando en cuando, una condena a ser «aperreado», dictada contra tal o cual cacique insumiso o felón, ayudaba a incrementar la aureola terrorífica de los nuevos amos. El sistema era expeditivo, impresionante, ejemplar y rápido, calculándose que el tiempo en que tardaba un perro en despedazar a su víctima equivalía al empleado en rezar un credo.

Se trataba, fundamentalmente, de alanos, fruto del cruce de dogo y mastín, fuertes y bravos, y entrenados especialmente para la guerra, de los que «huían los indios de miedo» y de los que el padre Las Casas comentaba:

> tienen los españoles de las Indias enseñados y amaestrados perros bravísimos y ferocísimos para matar y despedazar los indios...

Su identificación, por parte de estos últimos, como encarnación de diablos, fue inmediata:

> sus ojos despiden el fuego y arrojan centellas, sus ojos son amarillos.

Se les llevaba atados con cordeles de hierro, en jaurías o traíllas, y se les protegía de las flechas con camisas rellenas de algodón.

[7] A finales del siglo XVII y como excepción, habrá alguna unidad de caballería india integrada en las milicias del Perú.

Para el indio el mar era lo desconocido. Los caribes saltaban en sus canoas de isla en isla para abastecer sus despensas con carne de sus semejantes, y los de Cozumel y los peruanos practicaban un restringido cabotaje mercantil en balsas a vela y remo con capacidad para más de 50 hombres; sin embargo, el mar lejano era el misterio, el infinito.

Por ello, cualquiera que procediese de las inmensidades acuáticas debía de producir un efecto semejante al que nos produciría hoy una nave alienígena procedente del cosmos.

Por ello, los barcos, con independencia de su aportación estrictamente militar tantas veces empleada como apoyo de fuegos de exploradores desembarcados y como medio de transporte de tropas y suministros, merecen la consideración de armas.

Para el Descubrimiento y primer asentamiento caribeño se utilizaron barcos; para el transporte de la hueste cortesiana y la posterior conquista de Tenochtitlán, se utilizaron barcos; para la progresión hacia el Pacífico sur de Pizarro, Almagro y Valdivia, se utilizaron barcos.

Los espías de Moctezuma le hablaron ya de unas «casas que caminan por el agua», como de un milagro más.

Los barcos fueron tan familiares a los descubridores, que sin ser más que soldados se convirtieron, cuando la necesidad les movió a ello, en constructores, carpinteros de ribera, herreros y calafates, para luego ejercer de marineros y pilotos.

El armamento defensivo lo constituían la armadura, más o menos completa, o piezas sueltas de ella, las cotas de malla y otros materiales, y los escudos, adargas y rodelas, que debían estar muy limpias y relucientes en todo momento para infundir temor al supersticioso enemigo para el que el hecho en sí de usar una protección corporal no es desconocido, pero sí el brillo acerado.

Los araucanos contra los que tuvo que combatir Valdivia en Chile llevaban el arnés o protección mas completa:

> armada de pescuezos de carneros y ovejas y cueros de lobos marinos... todos con celada de aquellos cueros, a manera de bonetes grandes de clérigos, que no hay hacha de armas, por acerada que sea, que haga daño al que las truxere.

Sin embargo, las españolas tenían el halo de lo fantástico y lo sobrenatural.

La armadura, que también en Europa se ha simplificado, en América se ve a su vez notablemente reducida por diferentes factores, entre los que se cuentan la incomodidad de su uso en tierras húmedas y de mucho calor; la dificultad de su transporte a través de grandes distancias por terrenos muy accidentados, y su notable coste para los bolsillos de los aventureros.

Son normalmente los adelantados, capitanes y caballeros de más alcurnia los que llevan el reducido arnés que denominan «armadura», es decir una protección de la cabeza con visera (almete) o sin ella (casquete, capacete o morrión); simple peto o protección torácica frontal, o bien «coseletes con espaldares»; brazalete para el brazo derecho; babera o gola para el cuello y alguna protección para las piernas, como los quijotes, caso de ir a caballo.

El prestigio muchas veces obliga al jefe a portar otros elementos no absolutamente necesarios frente a unas armas primitivas, frágiles y de poco poder de penetración.

El revestimiento metálico causó también sensación a los indios, ante quienes sólo aparecían descubiertas las blancas y barbudas caras, como los fantasmagóricos guerreros de hierro de que nos habla el *Códice Florentino*:

> hierro se visten, hierro ponen como capacete a sus cabezas, hierro son sus espadas, hierro sus arcos, hierro sus escudos, hierro sus lanzas [...] sus cotas de malla, sus cascos de hierro, haciendo van estruendo... van ataviados de hierro, van relumbrando. Por esto se les vio con gran temor, van infundiendo espanto en todos, son muy espantosos, son horrendos.

Las piezas metálicas, al igual que las armas blancas, se barnizan con frecuencia a fin de retrasar su oxidación; sin embargo, se observa una paulatina reducción de su uso en beneficio de morriones, capacetes, coseletes y petos de cuero endurecido, suficientes para detener las flechas y golpes de arma contundente, y más ligeros y económico.

El tiempo y la experiencia de marchas y combates va suprimiendo lo superfluo y concretando lo útil: coseletes, celadas y morriones y cotas de malla «que vengan sueltas y no curen de coracinas por que luego se echan a perder».

Una protección corporal absolutamente autócnona se acaba por imponer: el escaupil o camisón acolchado y relleno de lana que amor-

Hernán Cortés y su hueste, agasajados por los indios. Códice de Diego Durán. Biblioteca Nacional, Madrid.

tiguaba los flechazos y sobre el que podía colocarse algún otro refuerzo de cuero. Se trata en realidad de una adaptación de un pectoral similar utilizado por los indios [8].

Entre los escudos predominan las formas redondeadas, rodelas y adargas, de metal, cuero e incluso madera.

Las adargas cordobesas de cuero repujado y forma acorazonada eran especialmente apreciadas por su poco peso y gran resistencia y perdurabilidad.

Muchos de estos escudos llevaban grabadas o pintadas las armas reales o «devisas de Su Magestad».

La compleja táctica empleada por los ejércitos europeos y las numerosas formaciones de combate y contraformaciones que constituían el difícil «arte de escuadronear», apenas si tienen ocasión de ser empleadas frente a un enemigo que practica un combate tradicional y poco desarrollado, pese a que siga un tracto de acción consistente por lo general en una primera actuación de flecheros, honderos y lanzadores de venablos, y otra posterior de los armados con armas cortantes y contundentes, manteniéndose escuadrones de reserva y de élite para los momentos más oportunos y bajo el mando de los jefes más destacados.

La táctica empleada por los españoles consistía básicamente en la formación de un escuadrón de piqueros y armas blancas con algunas «mangas» de arcabuceros que podían ser empleadas en sectores y momentos adecuados, o bien permanecer disparando protegidos por el propio escuadrón y avanzar para ir rompiendo sucesivamente las formaciones enemigas tras una primera actuación de la artillería y su sucesivo alargar de fuegos.

El escuadrón suele deshacerse una vez se ha puesto al enemigo en fuga, dando lugar al alcance o persecución, a la que contribuyen muy ventajosamente los pocos jinetes disponibles formados en una o varias escuadras.

Como quiera que la hueste española es normalmente escasa, se emplean frecuentemente unidades de indios aliados que ocupan las po-

[8] Hasta finales de la dominación española, los soldados españoles de las regiones fronterizas de Nueva Galicia y Chile emplearán acolchados superpuestos, suficientes contra las flechas indias.

siciones de choque mientras reposa unos momentos el contingente castellano.

Con el tiempo y la experiencia de combate con españoles, las tribus más belicosas irán perfeccionando contramedidas tácticas, emboscadas y acciones de guerrillas tendentes a aislar y anular las ventajas de los europeos.

El dispositivo defensivo

Los diferentes territorios que constituirán el imperio ultramarino español se plantean desde el primer momento sus necesidades de toda índole, incluidas las militares, bajo criterios locales y propios, sin que se pueda hablar en los primeros tiempos de la conquista de un plan defensivo conjunto.

Aunque la Corona estará siempre presente a la hora de distribuir las zonas, de dirimir conflictos territoriales y de asignar tierras a tal o cual gobernación, atendiendo a las necesidades de supervivencia, lo cierto es que cada entidad jurisdiccional tiende a establecer sus propios criterios sin más limitaciones que las estipuladas en las capitulaciones con el rey, que normalmente y desde el punto de vista militar solían restringirse a la obligación de poblar y construir un número determinado de fortalezas, dotándolas de guarnición y defensa, pero sin especificar lugar de emplazamiento ni característica alguna que permitiera acoplarlas en un sistema articulado y común.

Habrá, por lo tanto, que estudiar particularmente cada una de las grandes demarcaciones territoriales.

La conquista se desarrolla como un avance escalonado que precisa asentamientos firmes que reúnan las características de disponer de una situación geoestratégica que facilite la expansión en una o más direcciones determinadas; que puedan mantener una población suficiente para servir de cantera humana a las expediciones y de fuente de refuerzos; que dispongan de medios, armas, suministros y formas de transporte, y que mantengan abiertas las vías de comunicación con la base o bases proximas. Desde el punto de vista jurídico y político se precisa también que dispongan de una organización administrativa que permita su propia subsistencia y la delegación de poder en los nuevos territorios. Desde el punto de vista militar, precisan estar dotadas de medios defensivos bajo autoridad propia.

Las obras de defensa obedecen a la necesidad de someter a los indios rebeldes que amenazan los primeros establecimientos.

La escasa potencialidad militar de los ataques tendrá como consecuencia que la construcción militar y las defensas de la urbana no revistan las características de otras zonas en las que se tiene que hacer frente a enemigos de nivel técnico más desarrollado.

La construcción de fortificaciones, como el fundar ciudades, era facultad exclusiva, pero delegable, de quien ejerciera la soberanía.

Pocas y menores fueron las construcciones estrictamente militares, siendo las más núcleos urbanos protegidos con recintos amurallados.

Entre las primeras, los tipos fundamentales fueron los fuertes y las «casas fuertes», construidos sin mayores conocimientos arquitectónicos ni de fortificación que los de soldados no especializados. Su mando lo ostentaba un alcaide, cargo que en algunos casos viene impuesto por merced o voluntad real, como ocurrió con Almagro en las capitulaciones para la conquista del Perú, pero que normalmente provee el gobernador o adelantado.

En la mayoría de los casos se trataba de construcciones ligeras con muros no muy resistentes, muchas veces de madera, que con el tiempo se van transformando en tapias de piedra o materiales más sólidos, dotados de foso y empalizada. Por lo general, los cimientos eran de piedra y el resto de tapial.

Para la construcción de ciudades se seguían criterios estratégicos y defensivos, procurándose aprovechar lugares fértiles que asegurasen el abastecimiento y poblados, para que se pudiesen hacer repartimientos próximos de indios y éstos colaborasen con las tareas de construcción. Se buscaban también lugares prominentes para facilitar la defensa y ahorrar muros y lienzos costosos que dominaran el terreno circundante sin ser a su vez batidos desde inmediaciones más elevadas.

La proximidad a corrientes de agua que facilitasen su suministro y a la vez defendiesen la ciudad era también buscada, así como la proximidad al litoral y a las rutas marítimas, a fin de mantener las comunicaciones.

Las ordenanzas reales sobre descubrimiento nuevo y población de 1563 especificaban que la nueva población:

> tenga buenas entradas y salidas por mar y por tierra de buenos caminos y navegación, para que se pueda entrar fácilmente y salir, comerciar y gobernar, socorrer y defender.

Elegido por el poblador o su delegado el lugar oportuno, se trazaba la ciudad a «cordel y regla», reservando los solares para los edificios públicos que se construyen de materiales sólidos y comunicados muchas veces entre sí, en la plaza mayor, constituida como último reducto defensivo, y conjunto distribuido «de manera que sirvan de defensa y fuerza contra los que quisieren estorbar o infestar la poblacion».

La escasez de medios y de tiempo obligaba a ahorrar al máximo los esfuerzos, multiplicando las misiones de los edificios. Así se procuraba que la iglesia mayor, caso de tratarse de puerto de mar, «se edifique en parte que en saliendo de la mar, se vea; y su fábrica, que en parte sea como defensa de el mismo puerto», a fin de constituir medio de localización e identificación para los socorros que pudieran llegar por mar, atalaya y bastión.

Al señalarse el lugar para la Casa Real, la del Consejo y Cabildo, aduana, y atarazana, normalmente junto al templo, se procuraba que también estos edificios estuviesen en la plaza.

Las calles solían hacerse anchas en lugares fríos, y estrechas en los calurosos, «pero en defensa, donde hay caballos, son mejores anchas», a lo que hay que añadir lo mismo para la utilización de artillería dentro de la ciudad, una vez que el enemigo hubiese conseguido penetrar.

Los solares del vecindario se repartían a continuación entre los pobladores, a los que se animaba a construir con criterios defensivos, dándose órdenes oportunas en este sentido:

> daréis orden que edifiquen sus casas, haciendo en ellas alguna manera de fuerza, donde si combiniere, se puedan defender ellos e sus ganados, si los indios los quisieren ofender.

Al conjunto de lo trazado y construído se protegía con empalizadas y terraplenados que con el tiempo se iban perfeccionando y cambiando troncos y tepes por materiales más duraderos. En este sentido indican las instrucciones:

> Habiendo hecho la planta de la población y repartimiento de solares,...todos con la mayor presteza que pudieren, hagan alguna palizada o trinchea en cerco de la plaza, de manera que no puedan recibir daño de los indios y naturales.

Mientras duraba la construcción de la ciudad se prohibía el trato con los indios, «hasta la tener hecha y puesta en defensa», no sólo por razones de seguridad, sino también por motivos propagandísticos, para que:

> cuando los indios las vean les cause admiración, y entiendan que los españoles pueblan allí de asiento y no de paso, y los teman para no osar ofender, y respeten para desear su amistad.

La primera gran área de la zona del mar del que se crea sobre anteriores apoyos de la vertiente atlántica y antillana es la centroamericana.

El Istmo constituye una unidad administrativa, la gobernación de Castilla del Oro, que se instala en las costas de ambos mares, manteniendo las comunicaciones entre ellas y constituyendo un todo defensivo.

La Antigua, a orillas del Darién, primer asentamiento, es la base del descubrimiento del litoral del Pacífico; pero será Acla, a unas 30 leguas siguiendo la costa hacia el noroeste, debidamente fortificada al efecto, el punto de partida de las ulteriores expediciones colonizadoras.

La Antigua-Acla-Panamá forman el núcleo defensivo del asentamiento centroamericano, que más adelante se verá robustecido con la fundación de Nombre de Dios (1519) en el Atlántico, a 40 leguas de Acla, y Natá en el Mar del Sur.

Panamá, primera base en el Pacífico, cumplirá su misión de tal hasta que las nuevas poblaciones vayan desarrollando más y más su autosuficiencia. Cuando éstas dispongan de gobierno independiente, no perderá por ello su condición de camino hacia la metrópoli, ni de reserva militar en caso de adversidad.

En la elección del lugar se había tenido en cuenta su situación opuesta en línea recta respecto a Nombre de Dios, cabecera fortificada fundada por Diego de Albítez por orden de Pedrarias en 1519, sobre un antiguo fuerte de Nicuesa. Ambas ciudades serían los extremos del camino real que uniría ambas cuencas marítimas.

La Antigua iría perdiendo importancia hasta el definitivo traslado del gobierno de Castilla del Oro a la mucho más activa y prometedora costa y ciudad de Panamá. Este proceso de pérdida de peso específico por parte de la ciudad atlántica tendrá su culminación con el abandono por parte de sus vecinos, que se mudarían en bloque a Panamá.

La creación de la Audiencia de Panamá, en 1535, con la incorporación de Nicoya y Nicaragua, que aún dependían de la Audiencia de Santo Domingo, situación que duraría hasta su supresión en 1543, se llevó a cabo siguiendo normas tanto de economía de esfuerzos, como de efectividad militar.

La fortificación de Natá por Pedrarias en 1522, convertiría a esta última ciudad costera en punta del avance español hacia el interior del Istmo a la par que bastión frente al hostigamiento de los indios de Veragua.

Las fundaciones españolas en Perú obedecen en un principio al criterio de avance lineal y costero que determina la conquista; las ciudades jalonan un camino a la vez terrestre y marítimo, con lo que las comunicaciones vitales con la retaguardia panameña quedan doblemente aseguradas.

La especial configuración y organización del imperio inca, con dos grandes ciudades cabezas de reino: Quito y Cuzco, obligará a mantener ambas, debidamente restauradas tras la conquista, como bastión frente a cualquier amenaza terrestre procedente del norte o del noroeste (Quito), y como base de operaciones hacia el sur y sureste (Cuzco). Sus defensas indígenas constituirán, por otra parte, baluartes nada despreciables.

La primera fundación de Pizarro, San Miguel de Piura (1532), obedece a la necesidad de disponer de una base-etapa que reduzca, al menos sicológicamente, la enorme distancia que separa de Panamá, constituyendo además un refugio en caso de retirada donde esperar el reembarco o los refuerzos del próximo puerto de Payta, y de un buen observatorio y obstáculo para la detección y freno de cualquier columna procedente del norte, cerrando así, juntamente con Quito en el interior, cualquier avance de competidores o invasores en esa dirección.

En la desmbocadura del río Moche, a unos ocho kilómetros de la costa, se fundaba Trujillo en una rica región autosuficiente, en el territorio de los chimus, que habían sido integrados por la fuerza en el Imperio en tiempos del inca Yupanqui tras haber resistido durante tres generaciones. A las ventajas de su proximidad al mar y etapa en el camino del sur, comunes a Piura, unía la riqueza de su suelo, que le permitirá sobrevivir en los tiempos de la gran sublevación indígena, cuando la escasez se extendió a ambos bandos combatientes, y esa animosidad tradicional contra los incas que no pudo pasar desaperci-

bida a los españoles a la hora de elegir el asentamiento. Su creación (1535) fue inmediatamente posterior a la conquista de Cuzco, y por ello quedaba un tanto apartada de la ruta seguida por Pizarro.

Jauja, mucho más al interior, es una etapa más en el camino de Cuzco, y, por lo tanto, una conexión con la costa que pareció necesaria a Pizarro como defensa del propio Cuzco (25 de abril de 1534), sólo amenazado por la ruta que habían seguido los conquistadores.

Lima, tambien de fundación posterior a la invasión (18 de enero de 1535) con el nombre de Ciudad de los Reyes, es el punto de enlace entre la línea de poblaciones costeras (Piura-Trujillo) y la de ciudades interiores (Jauja-Cuzco). Situada en una fértil llanura, a orillas del Rimac, y muy próxima a un excelente puerto, quedaría como capital en lugar de Cuzco. Sus calles se cortaban en ángulo recto a partir de la plaza mayor, como Méjico y tantas otras ciudades indianas.

Por último, Cuzco, capital del Imperio, en la región montañosa, y dominada por la fortaleza incaica de Sacsahuamán, de triple muralla de piedra. Pizarro efectuó en ella la ceremonia de fundación (23 de marzo de 1534) para establecer el cabildo y repartir las cuadras para quienes se avecindaban, quedando como sede del gobierno títere de Manco, bajo la estrecha supervisión de los castellanos.

A medio camino entre las dos capitales, Cuzco y Lima, fundaba Pizarro el 9 de enero de 1539 la ciudad de San Juan de la Frontera, «para que asegurasen el paso de los viajeros y comerciantes», pero también paro no dejar demasiado desamparado Cuzco.

Desde el punto de vista defensivo, Chile constituye la excepción en un ámbito sin fuerte amenaza exterior. La gran dilatación de sus fronteras, el carácter belicoso de sus habitantes, y la existencia de grandes zonas pobladas de Araucania sin domeñar, harán de ella un territorio en semipermanente estado de alarma, situación que impondrá unas medidas especiales.

En la colonización y defensa del territorio chileno, se siguió el sistema mixto de construir ciudades y fuertes. Las primeras marcaban, como en el Perú, el ritmo de conquista hacia el sur; los fuertes defendían con carácter más o menos provisional los lugares más expuestos y partían el largo espacio entre las ciudades, facilitando la comunicación. Algunos de estos fuertes se convertirían, a su vez, en ciudades.

La primera fundación, Santiago (1541), se convertiría en capital. Junto a la ciudad, y sobre la colina de Santa Lucía, Valdivia construyó

un fuerte que completaba su reducto y sería la salvación de sus vecinos ante los sucesivos ataques indios.

Tras la destrucción de Santiago por la indiada y su posterior reconstrucción y más sólida fortificación, resultó patente la necesidad de consolidar las comunicaciones con la gobernación peruana, y con ese destino se funda La Serena, en el valle de Coquimbo, la zona más septentrional del territorio de Valdivia (primavera de 1544).

Como centro de operaciones contra el Arauco y base de proyección hacia el estrecho, se construye en 1550 Concepción del Nuevo Extremo.

Tras la victoriosa batalla de Toltén, Jerónimo de Alderete alza Valdivia, a orillas del Calle-Calle (febrero 1552); y el gobernador transforma un anterior fuerte defensivo situado al norte de esta última, en las márgenes del Cautín, en la ciudad de La Imperial (abril de 1552), al mismo tiempo que Alderete vuelve a hacer otra fundación: Villarrica.

La más austral de las ciudades españolas de la época, Santa María de Gaete, futura Osorno, es construida por Francisco de Villagrán en 1553, aunque su terminación no tendría lugar sino cinco años más tarde.

En la larga y estrecha faja del territorio chileno, observamos una política defensiva diferente de unas partes a otras.

En la zona más septentrional, de Copiapo al Maule, de cultura e influencia incaica y asimilación más rápida de los naturales, sólo se establecen La Serena y Santiago; la primera, frente al desierto de Atacama, vía de penetración natural desde el norte; la segunda, a mitad del camino hacia el Maule, al interior, pero cerca de Valparaíso, constituido en su puerto, y base por tanto de comunicaciones marítimas. Dos ciudades construidas con criterios parecidos a las peruanas, y para un territorio que equivale a la mitad aproximada de la totalidad de la gobernación.

Cruzado el Maule, pasados los 35 grados de latitud sur, la frontera que no pudieron traspasar los incas; y entre éste y el Bío-Bío, en una extensión equivalente a la mitad de la zona anterior, se monta otro sistema protector distinto: una ciudad principal, Concepción, y una serie de fuertes que ocupaban posiciones estratégicas, como los de Tucapel (construido en 1552), junto al río de su nombre; el de San Juan Bautista de Purén, junto al Nahuelco, y el de Arauco.

Aunque muchos de estos fuertes no eran de gran técnica ni perdurabilidad, se describían como «corrales de tapias con unos aposen-

tos... y algunos... de maderas y empalizadas con sus chozas», el sistema defensivo adoptado frente a los araucanos pehuenche, celosos de su independencia y de mayor fuerza física y moral que los sometidos hasta entonces, resultaría eficaz, en general, permitiendo conservar con altibajos esta frontera, pese a los sucesivos ataques. La construcción posterior (1557) de la plaza fuerte de Cañete, contribuirá a la defensa del sector fronterizo.

Desde el Bío-Bío hasta pasado el paralelo de los 40 grados sur, en una extensión equivalente a la de la zona de más allá del Maule, cuatro ciudades (Imperial, Villarica, Valdivia y Osorno) constituyen una de las mayores concentraciones urbanas de la conquista, único sistema defensivo posible en una zona abiertamente hostil, donde la población española no vive repartida, y que, a pesar de todo, terminará por abandonarse casi en su totalidad.

Si el tesón expansivo había sido excelente, no puede decirse lo mismo del criterio táctico adoptado; la dispersión de los españoles, pese a las medidas de concentración en ciudades próximas, resultará fatal, ya que permitirá a los araucanos aislar unas y atacar en diversos frentes otras.

IV

LOS PRECEDENTES DE LA AMENAZA EXTERIOR

El objetivo a proteger: los puertos

La columna vertebral del recién instaurado poder español en el Pacífico quedó desde sus orígenes fundamentalmente limitada a la línea costera de puertos y a las vías de su comunicación marítima, único medio de relación con la metrópoli y con el exterior, y, por lo tanto, eslabón imprescindible de su supervivencia.

Consecuentemente, puertos y rutas marítimas pasarían a constituir, andando el tiempo, objetivos militares y políticos del eventual enemigo.

Los puertos y astilleros mejicanos de la época de la conquista fueron diversos; según aconsejaban las circunstancias y disponibilidades, las diferentes expediciones se aprestaron en uno u otro sin un criterio determinado y perdurable.

Conforme va avanzando el siglo XVI, se observa una cierta tendencia a centralizar en uno de ellos, preferentemente, las actividades constructoras y el tráfico comercial.

En términos generales, los astilleros novo hispanos del Mar del Sur eran notablemente mejores que los del norte; entre éstos, los más frecuentados eran los de Guatulco, Acapulco, y Navidad, que eran también los más capaces. Tehuantepec, en el obispado de Guaxaca, y Colima les seguían en importancia.

En el virreinato peruano, Panamá, Guayaquil, El Callao y Valparaíso, junto con los de Payta y Valdivia, cubrían su extensa costa.

Manila y Cavite fueron los puertos filipinos más frecuentados.

— El puerto de Navidad fue el más importante de Méjico en una primera época.

Guatulco, a 120 leguas de Méjico, era buen puerto, y con abundancia de madera, pero cuando fray Andrés de Urdaneta preparaba en 1561 su expedición a Filipinas en el puerto de Navidad, era éste ya «donde se hacen los Navíos para el descubrimiento y navegación de la mar del Poniente». Su mala experiencia y su influencia serán causa de la elección de otro, que se convertirá en el primer puerto de la costa occidental de Nueva España hasta el final de la dominación española: el de Acapulco.

En la construcción de su flotilla se había perdido mucho tiempo, resultando un costo excesivo para la Hacienda. Las malas condiciones de salubridad del puerto y el alto precio que adquirían los artículos de primera necesidad, como el vino, el aceite y otras mercancías que había que traer de España, hacían de Navidad un destino poco apetecido por los oficiales, carpinteros y calafates; lo que se traducía en una gran escasez de personal, que los sucesivos intentos por mejorar las condiciones económicas no consiguieron variar.

Lo insano de la región era también un factor muy negativo a la hora de reunir los componentes destinados a cualquier expedición larga, ya que, como el propio Urdaneta expuso:

> embarcándose la gente en tierra no sana caen muchos enfermos antes del embarcar, y mueren mucho después en la mar, y se pasa mucho trabajo con ellos,

por lo que propuso como alternativa el puerto de Acapulco, de donde ya había salido en junio de 1532 la expedición de Hurtado de Mendoza a reconocimiento de costas e islas ocidentales; en 1536, la de Hernando de Grijalva para las costas del Perú; en 1539, lo había hecho la de Francisco de Ulloa, en busca de las siete ciudades de Cíbola; y en mayo de 1540, las naves de Hernando de Alarcón, pilotadas por Domingo del Castillo, a quien se debe la carta más antigua que de esas costas se conoce, y donde también había regresado en su nave el adelantado Alvarado.

— Acapulco reunía notables ventajas de situación, forma y abrigo, con su ancha bahía de doble entrada formada por la isla Roqueta, de entre 45 y 60 metros de profundidad y capacidad para más de 500 buques, «uno de los buenos puertos que hay en lo descubierto de las Indias, grande y seguro y muy sano y de buenas aguas». Sus alrededores

estaban habitados, lo que facilitaría su propia población y defensa, y a menos de seis leguas había buenas arboledas donde obtener madera para tablazón y pinos grandes y rectos para mástiles y entenas; por otra parte, su distancia a la capital novohispana (70 leguas) era un tercio más corta que la de Navidad, y estaba más próximo también a Veracruz, el puerto oriental del virreinato.

El regreso de Urdaneta de Filipinas, tras haber descubierto el tornaviaje, y el informe de Miguel López de Legazpi consagrarían a Acapulco como el puerto mejicano de la ruta de Manila, enlace político, logístico y comercial de las islas de Poniente con Nueva España. Legazpi también había establecido la obligada comparación entre Acapulco y Navidad:

> Hay en la Nueva España en la mar del sur dos Puertos, el uno se llama Acapulco, y es muy bueno y pueden surgir en el mucha quantidad de Navios por grandes que sean... el otro se llama Navidad: tiene la entrada baxa, no pueden entrar sino pequeños Navíos.

A pesar del auge que adquiere el nuevo puerto seguirá, sin embargo, adoleciendo de la escasez de pertrechos, lo que constituyó una constante de los astilleros y puertos de América, debido a que los artículos manufacturados debían importarse de España, y los tímidos esfuerzos para crear una infraestructura industrial no habían consiguido su objetivo.

Unos intentos de fundir artillería de bronce con el abundante cobre de la región no tendrían buen resultado debido a la poca práctica en la purificación del metal, dando como resultado una artillería «no buena por que rebienta presto».

Las armas seguirían importándose, y también la pólvora, el salitre y el azufre, pese a haber en la región, por no resultar productiva su explotación.

Los sembrados de cáñamo para la fábrica de cabullería y jarcia no habían resultado tampoco rentables, y al no recibir protección oficial, se habían abandonado, y aunque se planeó traer pita y trasplantarla desde la costa oriental mejicana, desconocemos su éxito, que, en el mejor de los casos, debió de ser relativo ya que este material imprescindible no sólo para la construcción naval, sino para el mero mantenimiento de los buques, siguió trayéndose de Castilla junto con la brea,

pez y alquitrán, las lonas para velas, lanternas, clavazón y pernos y hasta el hierro para fundirlos.

Pero si de estos materiales y productos había gran escasez, lo que más se echaba en falta era personal diestro en todas las profesiones relacionadas con la mar, así como el material científico para el adiestramiento de nuevos mareantes tal como ballestillas, astrolabios, agujas magnéticas y ampolletas.

Ante la poca aplicación e interés de los criollos por estas actividades, y la dificultad y costo de traer profesionales desde España, se realizaron intentos por cubrir las vacantes de carpinteros, calafates, cordoneros, torneros y herreros, con vagabundos, mestizos, mulatos y hasta esclavos, que sólo produjeron algún que otro resultado positivo en alguna ocasión concreta, sin llegar a crear escuela ni cantera.

Pese a todo, Acapulco pasó a ser, en las últimas décadas del siglo XVI, la entrada exclusiva de los productos asiáticos en América.

— El puerto del Realejo, fundado por Pedro de Alvarado en 1534, en Nicaragua, tenía un astillero de larga tradición en el que se habían construido muchos de los barcos que surcaban el Mar del Sur.

Aunque las condiciones de este puerto, tanto para recibir las mercancías de Filipinas, como las del Perú, era en opinión de muchos mejores que las de Acapulco y Panamá, quedó relegado a actividades secundarias.

— Panamá, primer puerto establecido en la Mar del Sur, demostró la idoneidad de su emplazamiento durante todo el siglo XVI en que con tanta facilidad se variaban los criterios de asentamiento.

Era el lugar geográfico oportuno para establecerlo, ya que, como diría Andagoya en 1534:

> no fue en mano de Pedrarias ni de nadie fundar aquella ciudad en otra parte sino que solo Dios crió aquel sitio y Puerto por donde habian de ser... sus Reales Reynos... ensanchados.

Aunque la tierra circundante era pobre, el puerto era cómodo, con un fondeadero próximo a la ciudad del que un informe, en respuesta de la consulta al vecindario sobre la oportunidad de mudarlo de emplazamiento, afirmaba:

> No hay otro Puerto ni sitio sino aquel por que los Navíos estan surtos entre las casas de la ciudad y estando los marineros echados en

> sus casas ven las Naos y todo lo que demás desto ha de tener el Puerto para ser bueno tiene mejor que otro que se haya visto en estas partes.

La ciudad era centro de distribución de las mercaderías procedentes de España y de recepción de las peruanas, así como de la plata del rey y de la de particulares.

A mediados de siglo, Panamá recibe un promedio de 40 barcos al año, y su índice de crecimiento demográfico se incrementa, lo que se traduce en un aumento de su capacidad militar que en 1585 permitía desfilar en los alardes a 800 infantes bien armados y 50 jinetes.

El puerto de Perico, en la isla de su nombre y a dos leguas de Panamá, capaz para 40 barcos grandes, complementaba las necesidades de los procedentes de Perú. Además de las naves surtas en sus puertos, una treintena de bergantines pescaban perlas entre las islas.

Panamá gozaba del doble carácter de ser llave estratégica de dos mares y puerto de destino del comercio del Perú.

— Santiago de Guayaquil en el golfo mayor que presenta la costa sudamericana del Pacífico, había sido fundado por Sebastián de Belalcázar en 1531, y abandonado después. Francisco de Orellana lo fundó definitivamente en 1537, por orden de Pizarro. La isla de Puná presenta dos canales de acceso de los que el del noroeste, más estrecho, no permitía el paso más que a buques pequeños, mientras que el oriental, de unos 50 kilometros de ancho, tenía fondo suficiente para los grandes barcos [1].

Conforme se va convirtiendo en ciudad, a partir de la insurrección indígena de 1541, sus buenas condiciones se aprovechan más y más; escala de la ruta del Perú, «es lo primero del Perú partiendo de Panamá y lo postrero viniendo de Lima», perfilándose ya el astillero que llegará a ser ya que como figura en los informes «hay mucha madera para navíos y si se huviera de hacer Armada en la mar del Sur es lo mejor en Guayaquil do va mucha al Perú y a Panamá por los bastimentos ser todos mas baratos y la xarcia y demas aparejos, asi para navíos de alto bordo, como para galeras».

[1] Junto al de Guayaquil, el de Puná constituyó otro buen astillero, aunque destinado a embarcaciones menores y de comercio.

Otra de sus ventajas, importante en caso de avería o naufragio, era la de tener sus costas y alrededores poblados.

— El Callao de Lima, utilizado desde tiempos de la conquista, y habitado desde 1537, llegó a ser el puerto más rico del Pacífico, lugar de embarque de la plata con destino a Panamá, y de distribución de las importaciones de géneros de Castilla.

Su posición estratégica lo convertía en paso obligado de la navegación y en vía de acceso al corazón del virreinato.

— Valparaíso, que, pese a estar en esta época poco habitado, se constituyó a partir de 1544 en el principal de Chile, «para el trato de esta tierra y ciudad de Santiago».

El objetivo a proteger: las rutas marítimas

Las vías de comunicación marítima, establecidas como necesidad vital en los primeros momentos de la colonización, constituyeron los nexos de unión de unas tierras con otras y con la metrópoli, de forma que ninguna de las zonas del mundo poblado por españoles quedase total y permanentemente aislada, y confirmando, una vez más, el carácter fundamentalmente marítimo del ámbito.

Los buques aislados o flotas que las recorrían hasta completar cada «viaje redondo» o de ida y vuelta cumplían las múltiples misiones políticas, administrativas, de comunicación, militares, comerciales y asistenciales necesarias para la supervivencia de las regiones apartadas.

El personal y las mercancías embarcados en Sevilla tardaban sesenta días en llegar a Nombre de Dios y cubrir 1.500 leguas, siendo su derrota las Canarias, Dominica, Cabo de la Vela en Venezuela, Santa Marta, y Cartagena, hasta llegar a Nombre de Dios, donde se deshacían las cajas de embalaje y se hacían los fardos de cuatro arrobas que podían llevar las barcas del Chagre, y a partir de Cruces, las mulas, hasta Panamá.

En la casa-almacén de Panamá se custodiaban las mercancías traídas del otro mar y de Castilla; de ahí se trasladaban a los barcos fondeados en el puerto de Perico, al abrigo de las islas, para dirigirse a Lima, a 700 leguas de distancia, que se tardaban en recorrer en los primeros tiempos hasta seis meses; pero, tras construirse nuevos navíos,

mucho más marineros, sin sostén o aguante que podían ganar por la bolina, llegaron a realizar la travesía en unos 90 días [2].

La derrota no era directa, debiendo remontar 250 leguas al noroeste hasta ponerse a la altura de Nicaragua, para derivar hacia la bahía de San Mateo. Se fondeaba cada noche a lo largo de la costa hasta la hora en que saltaban los vientos terrales, y se navegaba hasta medio día, procurando ganar tierra siempre por ser los vientos contrarios.

Si no se conseguía alcanzar el golfo de San Mateo, y se decaía antes, había que regresar a Panamá y volver a intentarlo tras sortear las peligrosas islas de la Gorgona, Malpelo y el Gallo.

El regreso Ciudad de los Reyes-Panamá era mucho más rápido, tardándose unos 40 días, porque, a partir de la altura de Payta o Cabo Blanco, se atravesaba el océano en demanda de la costa de Nicaragua, para de ahí dirigirse a Panamá, todo con vientos más favorables.

Las mercancías del Perú, que en unos diez días cruzaban el camino de Chagre, embarcaban en Nombre de Dios (más tarde en Portobelo) hacia La Habana, situada a 500 leguas, porque bajar hasta Cartagena suponía perder unos 40 días y correr riesgos al pasar cerca de bajos no visibles, como los de las islas de La Serrana y Roncador, frente a la Mosquitia nicaragüense.

Desde La Habana a Sevilla (1.300 leguas) se navegaba durante 45 días, hasta arrumbar a las Terceras.

Un fardo embarcado en Lima tardaba, por lo tanto, unos cuatro meses y medio en llegar a Sevilla, mientras que de Sevilla a Lima tardaba seis meses.

No era, sin duda, ni la ruta más corta, ni la más barata, ni siquiera la más segura; sin embargo, fue la primera y definitiva porque, una vez organizada, su traslado hubiese necesitado un gran esfuerzo y gasto, además de haberse creado ya unos intereses que no podían ser desprotegidos y abandonados, a lo que hay que añadir los imperativos estratégicos que se estudian en su momento.

De las alternativas posibles, el camino continental de Puerto Caballos al golfo de Fonseca parecía reunir muchas más ventajas comerciales.

[2] Se denomina navegar de bolina al hacerlo de forma que la quilla del barco forme el menor ángulo posible con la dirección del viento.

De Sevilla a Puerto Caballos había 1.550 leguas, que podían navegarse en dos meses, siguiendo la derrota de las Canarias, Deseada, el puerto de Ocoa en la costa meridional de La Española, La Habana y Puerto Caballos. En recorrer el tramo terrestre entre Puerto Caballos y Fonseca (51 leguas), se calculaban unos ocho días.

Desde Fonseca, donde se volvería a embarcar las mercancías, podría arrumbarse directamente al Callao de Lima, o bien seguir la ruta de Paita; en recorrer esas 430 leguas se tardaba 27 días.

En el regreso con viento a favor, de Lima a Fonseca se reducía la travesía a 15 días; la de Puerto Caballos-Sevilla se efectuaba directamente, y se arrumbaba a las Terceras sin peligro de bajos ni corrientes (1.300 leguas) en 45 días.

A menos de tres meses y medio se podría haber reducido el transporte Sevilla-Lima, dos meses y medio menos que por la ruta ordinaria; mientras que el regreso podría haberse llevado a cabo con un ahorro de dos meses.

Calculados los gastos de flete y transporte de mercancías, el ahorro económico hubiese sido aún más significativo: la carga de vino, cuyo porte hasta el Perú era de 34 pesos, se hubiese reducido a 18, y los de cualquier otra mercadería, calculados en 40 pesos para la ruta habitual, hubiesen sido de 22 pesos.

Otra gran ruta no utilizada fue la del estrecho de Magallanes, tanto por motivos estratégicos (no interesaba facilitar un acceso al Mar del Sur), como por razones de tiempo y seguridad.

Respecto a las primeras, se calculaba en más de un año la duración de un viaje entre Sevilla y Manila, debido a la necesidad de invernar en la costa atlántica antes de iniciar la travesía del Estrecho.

Respecto a la seguridad, tanto la ruta de Magallanes, como la de Lemaire, como la que remontaba el cabo de Hornos, revestía una gran peligrosidad por su meteorología, que hubiese arriesgado flotas enteras.

Las mercancías procedentes de Filipinas y las remitidas a ese archipélago, así como la correspondencia, los suministros, los nuevos pobladores, los oficiales superiores, los misioneros y las asignaciones de los funcionarios y fondos monetarios (el «situado»), se intercambiaban entre Manila y Acapulco.

Al puerto de Manila llegaban multitud de juncos y sampanes con mercancías del continente y de las islas de China para intercambiar por otros productos y plata mejicana.

La navegación a Filipinas desde un puerto mejicano (Navidad o Acapulco) duraba normalmente dos meses y medio, aunque en la vuelta, debido a tener que tomar otra ruta para coger vientos favorables, se empleaban cuatro meses.

Convertido Acapulco en el puerto oficial de la contratación, las sucesivas representaciones de las agrupaciones de mercaderes y gremios del Perú, Panamá y Guatemala serían denegadas y se prohibiría la comunicación de otros puertos con Filipinas.

El tornaviaje se realizaba remontando desde las Filipinas, hasta la altura del Japón, y navegando por su paralelo hasta llegar al cabo Mendocino en California, y favorecidos de los vientos del noroeste al noreste, costeando, hasta Acapulco.

De Acapulco a Manila era la ruta de la plata mejicana para la contratación de China y del «situado» para la administración y defensa de las islas [3].

La ruta inversa era la de las sedas, las especias, las porcelanas, y los productos exóticos de Oriente.

Como filial de la Carrera del Mar del Sur, debe también citarse la pequeña ruta de la plata que unía por mar los yacimientos de Potosí con El Callao a través de Arica.

Las zonas estratégicas de acceso: Panamá

El litoral americano del Pacífico tuvo, hasta el descubrimiento del paso magallánico, una sola vía de acceso a través del Istmo.

El descubrimiento del Estrecho no trajo consigo repercusiones estratégicas, al desconocerse los detalles de su tránsito y al no existir motivaciones económicas inmediatas para llevar a cabo su dificilísima travesía, cuyo retorno obligaba a dar la vuelta al mundo, ya que se creía que las corrientes impedirían todo regreso en sentido inverso.

La posibilidad de una auténtica amenaza por el oeste, a través del gran océano, no existió hasta que Urdaneta encontró la vía del tornaviaje de Asia a América; y aun a partir de entonces, nunca revistió

[3] De la misma forma, y por razones similares a aquellas por las que Filipinas disponía de «situado» con cargo a los gastos y administración de Nueva España, Chile tenía el suyo con cargo al Perú.

carácter de tal, al no haber más que pequeños asentamientos portugueses a una inmensa distancia, preocupados solamente por el dominio de la zona, y que, a su vez, servían de escudo frente a las potencias navales que se decidieran a doblar el cabo africano de Buena Esperanza.

Las islas españolas de Poniente (Filipinas, Marianas...), sin embargo, estaban abiertas tanto a la amenaza proveniente de los accesos americanos del Istmo y del Estrecho por el este, como a los de los portugueses, chinos y japoneses, por las cuatro orientaciones.

Por ello habrá que distinguir dos zonas estratégicas diferentes en el Pacífico: la constituida por el litoral americano y la integrada por los archipiélagos asiáticos.

Cada una de ellas exigirá sistemas y concepciones defensivas diferentes, en perpetuo estado de alerta una, y en largos periodos de calma salpicados de esporádicos sobresaltos la otra, lo que se traducirá en una capacidad de reacción muy diferente ante las agresiones exteriores.

En contraste con unos medios desentrenados de una vez a otra y una respuesta tardía a las intrusiones, característicos de los virreinatos americanos, la capitanía general de Filipinas, pese a su escasez de hombres y armas, su aislamiento y la pluridad de sus enemigos, mostrará la energía propia de los pioneros de la conquista.

El descubrimiento del Mar del Sur fue inmediatamente seguido por múltiples intentos por encontrar un camino cómodo y más corto que los de Balboa, una vez que las esperanzas puestas en un estrecho o canal marítimo se fueron desvaneciendo.

Las primeras rutas procuraban comunicar Santa María del Darién con el golfo de San Miguel, para lo que se encargó a Pedrarias fundar en el istmo, en paraje sano y de buenas aguas, «tres o cuatro asientos en las partes que paresciere mas provechosas, en el golfo de Urabá, para atravesar e hollar la tierra de la una parte a la otra».

La boca del río Chagres había sido descubierta por Lope de Olano en 1510, quien se había adentrado algunas millas, corriente arriba. Poco tiempo después, Diego de Alvítez recorrería el trozo de tierra entre Panamá y Cruces.

En mayo de 1527 el capitán Hernando de la Serna recibía del Cabildo de Panamá la comisión de «descobrir», es decir recorrer y traer noticia del río de Chagres y de sus posibilidades para hacer de él una vía abierta al comercio, con las siguientes instrucciones:

— El viaje, que debía hacerse en compañía de un piloto y en una canoa por ellos construida en la orilla, estaba programado de ida y vuelta, debiéndose anotar los pormenores y diferentes vicisitudes de ambas.

— Debía tomar cumplida nota de las partes donde hubiera saltos y corrientes y de la manera de salvarlos, especificando los fondos y la posibilidad de avanzar a remo o de hacerlo a la sirga, es decir, arrastrando la embarcación desde una o ambas orillas.

— Debía inspeccionar la salida a la mar, el fondo de la desembocadura, las características de la costa, los posibles abrigos y surgideros próximos, posibilidades de que entrasen navíos por la boca y oportunidad de poblar la zona litoral.

El capitán recorrió lo que en el futuro sería el camino terrestre y fluvial de las mercancías de una costa a otra e informó de las posibilidades de penetración desde el mar del Norte en los términos siguientes:

— Los navíos de alto bordo podían subir, desde la desembocadura, hasta unas diez leguas río arriba.

— A partir de entonces la navegación sólo era posible con barcas durante otras siete u ocho leguas «que se pueden subir con algún trabajo al remo o a la vela en tiempo de brisas».

— A unas dieciocho leguas de la boca debía instalarse el embarcadero.

— Desde ahí hasta Panamá el camino era terrestre, de unas nueve leguas «de muy buen camino que pueden andar carretas», una parte del cual atravesaba «montes cerrados» y otra terreno abierto; «se puede bien hollar a pie e a cavallo», sin necesidad de desbrozar ni de abrir paso entre malezas.

Al tiempo en que La Serna llevaba a cabo su comisión, se venía ya utilizando un mal camino terrestre que enlazaba Panamá con Nombre de Dios.

Las quejas llegadas a la Corte sobre las dificultades que tenían que sufrir los porteadores en una zona ya de por sí extremadamente lluviosa, determinaron buscar otra solución:

> por que a cabsa del mal camino, lodos, e rios malos, pasos que avia... a la contina avía mucha nescessidad de reparar los dichos caminos, y que sería muy menos costoso haser el camino por el rio de Chagre, pudiéndose andar con barcas e bergantines fasta la boca del dicho

> rio, donde mejor aparejo se allase, y que abierto el dicho camino podría pasar por el el especería syn costa alguna; porque lo que ay desde esa dicha cibdad de Panamá fasta donde pueden llegar las barcas se puede andar con carretas.

Por todas partes llegaban informes sobre la oportunidad de abrir el río a un comercio que, de momento, consistiría en géneros de Castilla contra perlas, oro y los escasos productos panameños, pero que, con el tiempo, tras la explotación de las minas peruanas, se convertiría en una de las principales rutas de metales preciosos del mundo.

El principal motivo de la administración para ensayar la vía fluvial era el de abaratar los artículos en Panamá, facilitando así su población, y, con ella, la progresión de las conquistas, ya que «una arroba de vino valía allí quatro o cinco pesos, e otros tantos la de açeyte».

Cuando los informes sobre la navegabilidad del Chagres llegan a España, el Consejo de Indias se ilusiona con la posibilidad de abrir un canal interoceánico que sustituya la gran omisión de la naturaleza, encargando a Pascual de Andagoya estudiar sobre el terreno:

> qué forma e horden se podrá dar para abrir la dicha tierra, para que abierta se junte la mar del Sur con el dicho río, de manera que aya nabegación e que dificultades tiene, asy por el menguante de la mar, como por la altura de tierra, e qué costa e dineros e ombres serán menester e en que tanto tiempo se podrá hazer, e ansimismo que sierras e balles ay en la dicha tierra; lo qual todo nos enbiareys pintado.

El informe sería, como es lógico, negativo: «Certifico a Vuestra Magestad que no creo que haya Príncipe en el mundo que con todo su poder saliese con ello», pero a la hora de desestimarlo, se tiene también presente un factor que, hasta entonces, no pareció tomarse en cuenta: la apertura de un canal supondría no solo una ventaja al comercio y comunicación de las Indias, sino también un riesgo de invasión en lo que constituía su zona más protegida, el Mar del Sur.

Aunque las prevenciones de tipo defensivo contra el posible canal eran perfectamente aplicables a cualquier otra vía de penetración que a través de la espesa vegetación pudiera facilitar el acceso, otros imperativos obligan a abrir el curso del Chagres.

En 1533 una real cédula autorizaba al gobernador de Castilla del Oro para gastar 1.000 pesos de oro en limpiar el río.

La ruta de intercomunicación terrestre que ya perduraría quedaba inaugurada, interesándose la administración por la navegación fluvial, para cuya fluidez se dictan normas en 1534 a fin de hacer el Chagre navegable: «lo más que se pudiere hasta llegar a Panamá, haciendo las cosas necesarias para la carga de las mercancías, y otras cosas que por él navegaren».

En ese mismo año ordena el Rey la construcción de dos casas fuertes que sirviesen de almacén de recibo de mercaderías a costa de la Real Hacienda: una a la boca del río y otra en el puerto de las Cruces, es decir, en el embarcadero. Para la construcción de esta última se dio concesión a un vecino de Panamá que debía mantenerla debidamente abastecida.

En la estación seca todo el transporte se efectuaba a lomo de mulos, y se invirtían de cuatro a cinco días en el viaje; pero, en la época de lluvias, este camino terrestre que enlazaba Panamá con Nombre de Dios se convertía en muy dificultoso y casi impracticable, por lo que se utilizaba la vía terrestre de Panamá a Venta de Cruces; la fluvial, desde este punto a la desembocadura, y la marítima, a Nombre de Dios.

A través de la ruta recién creada, el comercio embarcaba las mercancías en la boca de Chagres en lanchas de poco calado que eran remontadas río arriba, luchando contra corriente, durante más de tres días y 43 millas de sinuosas revueltas hasta llegar a Cruces o Venta de Cruces, población situada en el valle y rodeada de cerros, que constituía, como hemos visto, el fin de la etapa navegable, y donde se había establecido una aduana en la casa fuerte a fin de registrar los géneros que entraban en el Mar del Sur. El camino hacia Panamá se hacía a lomo de mula, de las que pasaban por Cruces un término medio de unas 800 por semana [4].

[4] El sistema de tránsito y transporte permanecería inalterable durante todo el tiempo de la dominación española, si bien a partir de finales del siglo XVIII se redujo, en gran medida, el tráfico de la zona.

El Istmo, amenazado

El peligro que pudiera representar el flanco expuesto del norte, constituido por Panamá, no parecía en absoluto acuciante. Sólo la caída de una primera línea compuesta por la defensa caribeña podría poner sobre el tapete la vulnerabilidad del Mar del Sur.

La penetración exterior se produjo, sin embargo, y la amenaza por Chagre fue la primera en presentarse.

Ya en 1572-73, Drake había entrado en tratos con los negros cimarrones [5] y conducido por ellos, había tendido una emboscada en un recodo del camino terrestre a las recuas de mulas, en la que derrotó a la escolta y se hizo con un gran botín en barras de oro, tras haber incendiado la Venta de Cruces.

Aunque la intención del pirata no había sido la de irrumpir en el Pacífico, había conseguido llegar a las inmediaciones de Panamá, mostrando la existencia del camino y del sistema de llegar a él mediante alianza con los elementos locales enemigos de los españoles.

Probablemente, ni siquiera entraba en la intención de Drake la idea de atacar tierra adentro una caravana defendida. En este sentido, afirmaba uno de los testimonios contemporáneos recabado con motivo del expediente abierto para determinar la continuación o sustitución de la ruta comercial panameña:

> si los Yngleses dieron el sacomano en las bentas de Chagre entre Nombre de Dios y Panamá fue porque havian dado al través en el Golfo de Acla, y como hombres perdidos se metieron por la tierra adentro y se juntaron con los Negros y hicieron el asalto forzados de necesidad.

Esta versión de los hechos parece ajustarse más a la confianza española en que el secreto de la ruta sería su mejor defensa, y que resultaría justificada hasta que un hecho fortuito vino a poner en contacto a los dos enemigos de Felipe II en la zona.

Este primer aviso y su significado, más allá de las pérdidas económicas, causó fuerte impresión y sorpresa entre las autoridades del virreinato y el propio Consejo de Indias.

[5] Se denominaba *cimarrones* a los esclavos negros que, escapados de sus amos, se dedicaban al pillaje refugiados en grandes grupos en lugares inaccesibles.

En su relación al Rey, un funcionario español reconocía:

> Cosa por nos jamás temida, ni aun pensada fue subir los dichos Cosarios, como subieron por el año de 72, por el río arriba de Chagre, hasta la Casa de Cruzes, que está cinco leguas de Panamá y de aquí fueron a la venta de Chagres...

Este acontecimiento había servido, por otra parte, para centrar la atención del gobierno en la solución del problema negro, que había sido tratado hasta entonces con desidia, en razón del escaso riesgo que representaban para los convoyes escoltados, mediante la política de la «relegación» a zonas inaccesibles, despobladas, y sobre todo, marginales. Los propietarios agrícolas y los que habitaban en los arrabales urbanos de Panamá eran los más afectados por sus rapiñas y desmanes:

> Está aquesta ciudad muy molestada de los negros çimarrones que andan por el monte, bajando divididos en quadrillas con sus capitanes y un negro rey a quien todos obedeçen y por quien se goviernan...

Sin embargo, hasta la llegada de los extranjeros, no habían supuesto una amenaza seria debido a sus escasos medios ofensivos:

> Andan por el monte desnudos en carnes; traen por armas, de hordinario, arcos grandes y fuertes, con agudas flechas y unas lancillas mayores que dardos y machetes, no usan de yerba para las flechas ni de otro veneno, por que no lo saben; ni tienen arcaduçes no otras armas yngeniosas, porque como son bárbaros no tienen yndustria para las haçer, anque entre ellos ay herreros que hacen los yerros de las lanças y flechas.

La llegada de los extranjeros los convierte en un serio problema ya que:

> ...anque en todo tiempo no son muy perjudiciales, quando se juntan con franceses ó yngleses con quien tienen amistad, son muy dañosos, valiéndose de la yndustria y armas de estos extranjeros, de donde aqueste pueblo está expuesto a grande peligro destos enemigos.

Un informe remitido desde Cartagena habla de la preocupación por la nueva amenaza existente en Tierra Firme, «esta costa... queda en

mayor confusión porque entraron ofreciendo livertad a los Negros», llegando sus pobladores a la conclusión de que en el caso de que consiguieran establecer contacto con grupos de esclavos sometidos «no quedara Negro que no se hiciera de su vando».

Según los datos estadísticos de 1575, había en Tierra Firme 8.629 negros y negras, de los que más de 2.500 eran huidos y refugiados entre los cimarrones.

En este momento se echan en falta unas serias medidas de restricción a la importación, legal o ilegal, y hasta entonces irrefrenada, de mano de obra eslava procedente de África.

Pese a la persecución del contrabando de esclavos llevada con mayor o menor celo por las autoridades, los colonos habían colaborado activamente y hasta protegido a negreros como Hawkins y Drake, que luego radicalizarían sus actividades, en su deseo de obtener mano de obra fácilmente aclimatable.

En 1575 la situación llegó a ser tal que:

> si no se cierra la puerta para que no bengan más de ellos, solo el Señor del Cielo podrá remediar el temor que tienen los que entienden este partido, y conviene poner remedio con brevedad.

El ataque de Drake a la ruta continental del oro produjo, por lo tanto, dos consecuencias de importancia:

— La toma de conciencia de la amenaza septentrional al ámbito, vinculado en esta parte a la zona geoestratégica del Caribe.

— El planteamiento del problema de los esclavos negros en su doble faceta, representada por los cimarrones sublevados, y la importación, sin cálculo ni restricciones, de esclavos africanos.

En la guarda del secreto de la ruta se habían puesto las mayores esperanzas defensivas; el hecho sorprendente de la alianza entre dos grupos tan diferentes, unidos sólo por la enemistad común con los españoles, había abierto el acceso.

John Oxenham, que había asistido con Drake a esta expedición, organizó otra por su cuenta, que, en principio, debía reunir las mismas características. En 1575 armaba un navío de 140 toneladas, con el que se trasladó a Tierra Firme.

Una vez allí, armó dos lanchas que había traído en piezas para navegar por el Chagres, y una vez establecido contacto con Juan Va-

quero, rey de los cimarrones, firmó con ellos un tratado de alianza y colaboración que muestra de por sí los móviles principales, diferentes para cada una de las partes; para unos, el afán de enriquecerse; para otros, el de venganza y de perpetuación de un reino negro independiente en América.

Las compromisos asumidos eran los siguientes:

— Se formaría una fuerza común de 50 ingleses bien armados y de 200 negros con su armamento somero, constituido básicamente por arcos y flechas y alguna espada robada a los españoles.

— Los negros mostrarían el camino, guiarían la expedición y ocultarían el navío entre los manglares de la bahía de Acla.

— Blancos y negros irían a partes iguales en las ganancias.

— Por especial exigencia de Vaquero, los prisioneros blancos serían ejecutados en su totalidad, y los negros pasarían a engrosar el ejército cimarrón.

Bien fuera por estar prevenido el camino de Chagre tras la incursión de Drake, o por no esperarse el paso de ninguna recua, los aliados decidieron ir desde Acla al Pacífico aprovechando el río Peremperen y apostarse con una de las embarcaciones a la altura de las islas de las Perlas en espera del paso de algún barco que se dirigiera de regreso a Panamá.

Una nave desarmada y aislada, como todas las que llevaban a cabo las comunicaciones con el Perú, y que venía de Quito con cargamento de oro, cayó en sus manos. Decididos a regresar inmediatamente remontando el río Piñas, fueron alcanzados y derrotados por la compañía del capitán Ortega, enviada con toda presteza y con cuatro barcos por la Audiencia panameña.

El general don Cristóbal de Eraso, desde la costa oriental, descubría a su vez el escondrijo de Acla y exterminaba al resto de la expedición.

El sistema defensivo español en la zona geoestratégica del istmo de Panamá se mostraba eficaz, pese a haber contado el enemigo con la ayuda extraordinaria y la información de los esclavos rebeldes, y haber conseguido esquivar la vigilancia y defensas españolas que cubrían el acceso en el triángulo Chagres-Nombre de Dios-Cruces, en el que estribaba la primera línea defensiva y de vigilancia.

El triunfo se había basado en los siguientes factores:

— La existencia de una base española en el otro extremo del Istmo.

— El hecho de que Panamá, a diferencia de Nombre de Dios o Portobelo, era una ciudad suficientemente poblada y capaz de proporcionar un contingente de hombres de armas para hacer frente a un invasor.

— El mantenimiento del sistema, la organización vecinal de milicias y la existencia de armamento adecuado depositado en la Casa de Armas.

—El disponer de medios navales de transporte de tropas desde la base.

— El rápido sistema de comunicaciones por el valle del Chagre, que permitió combinar las operaciones de una y otra costa.

El fracaso corsario por abrir una de las llaves del Pacífico sería la causa indirecta de que Drake concibiera la gran osadía de penetrar en el Mar del Sur por la otra, por el estrecho de Magallanes.

Una vez realizada con todo éxito la irrupción por este último acceso, los planes de campaña se establecen en Plymouth y Londres (la reina Isabel es últimamente una socia más) para la del año 87 y se programa una nueva intentona contra la zona ístmica. Drake no la llegará a llevar a cabo pues regresa a Inglaterra ante el peligro que para la metrópoli representan los preparativos de la *Invencible,* pero su inserción en este apartado resulta muy significativa ya que refleja el punto de vista, el interés y las motivaciones de los ingleses por volver a forzar de nuevo el acceso por el Istmo.

El plan, fechado en mayo de 1586, especificaba las plazas a atacar tras hacerlo en Cartagena de Indias y exponía los argumentos y pasos a seguir en cada una:

— Nombre de Dios:

> Desde allí [Cartagena] puede ir directamente a Nombre de Dios, que se encuentra en 10 grados más o menos, una plaza muy rica que puede tomar sin resistencia, donde se reunirán los cimarrones que se le juntarán en número de hasta 5.000. Y cuando haya conseguido botines y rescates por valor de un millón de ducados, como puede hacer, levará consigo una compañía de 1.000 hombres además de los cimarrones y pasará el río de Chagres, por el que puede ir navegando hasta Panamá, que está a quince millas de la ciudad.

— Panamá:

> La ciudad de Panamá se encuentra en la costa del Mar del Sur y llegan a ella todos los tesoros que vienen por mar desde el nuevo Reino

Francis Drake, por Jocudus Hondius. National Gallery, Londres.

de Perú, y puede tomarse sin resistencia; en esta ciudad se puede conseguir un botín de un millón de ducados.

— Isla de las Perlas:

A poca distancia se encuentra una isla que llaman la Isla de las Perlas, y si pudiera enviarse allí una compañía, se podría conseguir allí un gran botín.

Estas plazas requerirán algún tiempo para disputarlas y tomarlas, pero creo que puede conseguirse y que la gente pueda regresar a sus navíos sobre el 25 de febrero.

Mientras la gente está ocupada con la toma de Panamá y de la Isla de las Perlas, sir Francis Drake se dedicaría con sus pinazas a explorar toda la costa de Honduras, donde puede rellenarse cumplidamente de víveres y apresar todas las fragatas que hay en la costa, que pueden ser hasta 200.

Puede también apresar allí a muchos hombres ricos y obtener por ellos un rescate de 100.000 ducados.

La génesis de la respuesta atlántica y su influencia en el Pacífico

Aunque los movimientos y sublevaciones internos pueden, de alguna manera, considerarse como amenazas al poder español tan recientemente establecido, las nuevas instituciones y organización militar probaron y seguirían probando su suficiencia, bien sea mediante una sofocación más o menos rápida y efectiva de las rebeliones, bien mediante la relegación de los núcleos subersivos a zonas sin ocupar, apartadas, por lo tanto, de la trama y aparato general de la organización indiana.

A raíz de la introducción del sistema de rendir informes, común a todos los pueblos y corregimientos, la Corona intenta imponer una política general de pacificación, perdón e integración.

El «Interrogatorio» incluía en sus preguntas a las autoridades locales algunas destinadas a tener un conocimiento general de las zonas conflictivas, tales como:

— Si el pueblo o región es o no frontera de guerra.

— Si de hecho mantiene guerra activa o mera prevención.

— Circunstancias particulares sobre el enemigo; su fuerza, armamento, bases y medios de abastecimiento.

Pero, junto a estas informaciones, se recababan otras cuya intención pacifista estaba clara:

— Si la guerra mantenida tenía carácter ofensivo o defensivo por parte de los españoles.

— Si la guerra es continuada voluntariamente por los españoles o bien se ven forzados a ello.

— Qué ventajas e inconvenientes se han seguido en su curso.

— Qué razones hay para mantener la guerra o para firmar la paz.

Mediante una nueva política, se intentaba purgar de todo interés particular o local las guerras con las minorías aún no dominadas o levantadas contra los pobladores. Por primera vez, primaba la conveniencia general sobre la más o menos privada que se había mantenido durante la conquista.

Los acuerdos y capitulaciones que siguiendo este espíritu se llevarán a cabo, perjudicarán en muchas ocasiones a los particulares, que verán obtener a antiguos esclavos sublevados no sólo el perdón, sino la libertad, contra la deposición de las armas y prestación de determinados servicios hecha al Estado, pero no a sus dueños.

La legislación indiana, por su parte, seguirá en su postura tradicional de protección a los indios frente a los intentos de conseguir mano de obra gratuita o barata por parte de los concesionarios de tierras y minas, aunque la efectividad de lo reglamentado parece ir perdiendo fuerza conforme se van acercando los pliegos embarcados en Sevilla con rumbo a la costa americana.

El fracaso económico-político que supuso en Perú la supresión de la mayoría de las encomiendas como consecuencia de las guerras civiles, sirvió a las autoridades locales para interpretar con cierta independencia las instrucciones del Consejo de Indias.

Aparte de esta problemática y de las noticias y esfuerzos que las conquistas tardías, especialmente las de las islas Poniente, podían ocasionar, la cuenca del Pacífico vivía hacia sí misma mientras la atención por parte de las autoridades metropolitanas y de las americanas con costas orientales se centraba sobre todo en el Caribe, objetivo de un intensificado acoso por parte de las potencias navales europeas y donde, de una amenaza de golpe de mano y de saqueo y pillaje singular, se ha pasado a otra mucho más seria y organizada de flotas completas de carácter semioficial y de intencionalidad no sólo pirática, sino también militar.

Las medidas defensivas que la situación impondrá al medio atlántico serán adoptadas posteriormente en el del Pacífico, aunque sus criterios defensivos, basados en un ámbito geoestratégico y en unos medios distintos, tendrá un carácter original.

En la costa oriental americana se practica de momento una política de protección de convoyes y de desprotección de bases, y se siguen los criterios que más tarde redactará y mantendrá Blasco Núñez en un memorial al Rey.

Cualquier gasto en fortificación permanente se excluye de las necesidades prioritarias, aunque sea en lugares especialmente amenazados, con el criterio de que:

> Toda la tierra de todos estos dichos lugares es tan fuerte en maleza y espesura de Montes y Valsas de Agua que la tengo por mas fuerte para que los vezinos de los dichos lugares salven en ella sus personas y haziendas... que otra ninguna fuerza que se pueda hazer donde los dichos vezinos se recogiesen a estar cercados.

Aunque se construyesen fortalezas, éstas solo servirían para indicar al enemigo dónde se guardan y protegen la plata y el oro y aunque momentáneamente pudiesen ofrecer refugio, los corsarios están en situación de desembarcar en cualquier otro lado, dominar el campo y los medios de producción y abastecimiento, y sentarse a esperar la rendición.

Los criterios que se aplican en Europa no resultan válidos en América, donde hay poca población y escasísimo personal militar especializado, resultando muy difícil mantener una fortaleza en buen orden de artillería, armas y municiones,

> y personas que lo sepan mandar y entender por la calidad de la tierra y trato de ella, por que si no son esclavos hay muy poca gente que se asoldade, ni se podría hacer en aquellas partes, si de otra no se abiaren personas que supiesen tratar y entender el Artillería.

¿Cómo justificar los enormes gastos que ocasiona la construcción de una red de fortalezas que nunca podrá ser lo suficientemente completa como para protegerlo todo frente a un enemigo que vuelca su notable poder artillero y de efectivos en un solo lugar, para luego no

poder mantener las defensas debidamente guarnecidas y los almacenes de armas y pólvora debidamente dispuestos para cualquier eventualidad, ya que el ataque será sorpresivo y sin preaviso?

Cuando el enemigo decida atacar, lo hará allí donde, en cualquier caso, sean superiores sus fuerzas, que será casi en todas partes, ya que las guarniciones habrán de ser tan escasas que

> siendo en cantidad de trescientos hombres de guerra no hay ninguno de dichos lugares que sea parte para resistirlos que no tomen tierra y vayan hasta el dicho lugar.

Si el enemigo sólo encuentra a su paso pueblos abandonados, lo más que puede hacer, antes de marcharse a probar fortuna en otro lado, es quemarlos, con lo que, a la larga, le resultarán improductivas sus expediciones.

En estos y otros criterios similares, basados en la táctica de aguantar los golpes y evitar gastos hasta encontrar la ocasión en que se puedan oponer fuerzas navales suficientes que no estén ocupadas en su misión preferente de convoyar y proteger los metales preciosos y las mercancías de las flotas, estaba sustentada la estrategia defensiva del litoral oriental americano.

No puede considerarse esta política, sin embargo, como abandonista, sino más bien, dirigida a encauzar los esfuerzos militares en otras direcciones.

Por otra parte, si bien se renuncia a la construcción de nuevas fortalezas argumentándose que:

> hazer más fuerza de fortaleza en los dichos Puertos y lugares mas de aquella que baste para defenderse de los Indios de la tierra en aquella que se puede temer dellos, podrá suceder mas deservicio a V.M. y daño a vuestros Súbditos que conseguir ningún buen efecto,

se aconseja, sin embargo, llevar a cabo otras medidas defensivas, tales como el correcto armamento y entrenamiento militar de la población y la construcción de obras defensivas y baterías provisionales.

En cada plaza se procura que haya un mando militar profesional que dirija todo el aparato defensivo, en estrecha dependencia del gobernador, si éste no es militar por sí mismo.

A falta de soldados profesionales que entiendan de todos los aspectos del arte de la guerra, y cuya remisión desde España está fuera de las posibilidades, se crean vacantes bien remuneradas, a fin de que sean ocupadas por españoles peninsulares, para los puestos de artillero-polvorista, armero y ballestero con sus competencias especiales ya que resulta imprescindible:

> limpiar y aderezar las Armas para que en poco tiempo todo no se perdiese por la gran umidad de la tierra, que ninguna arma de Artillería, ni de otra calidad que no fuese de metal dexaría de perderse en muy breve tiempo y lo mismo la pólvora.

El artillero debía convertirse no sólo en el técnico instructor en el manejo de las piezas, sino también en el necesario vigilante de la sequedad, tratamiento, almacenaje y oreo de la pólvora.

El armero tenía el cometido principal de la limpieza de armas y coseletes, y el ballestero debía saber:

> aderezar las ballestas... y hazer las cureñas dellas,... y que se le entienda así mismo de aderezar las llaves y cureñas de los arcabuces.

El complejo armamento de los primeros tiempos se ha visto ya reducido al fundamental, que pueden proveer los almacenes reales y las casas de armas, y el peligro constante hace intensificar el entrenamiento y las revistas.

La población se divide normalmente en tres tercios, de los que uno está armado de ballestas, otro de arcabuces, y otro de picas y rodelas, y todos ellos, con petos, escaracelas y celadas.

Cada tercio de estas milicias lo manda un capitán, que es también el encargado de su entrenamiento.

Los alardes se suelen llevar a cabo los primeros domingos de cada mes, ante la Justicia, que está capacitada para imponer multas en caso de no presentarse:

> por que donde no hay terror de pena pocas cosas se guardan, y pocos Jueces tienen cuidado de executar aquello de que no les viene intereses.

Para los ejercicios y el entrenamiento se debía dotar a cada arcabucero de media libra de pólvora al mes, y a cada ballestero, de respeto, de una docena de pasadores bien acondicionados.

Con carácter general, se llevan a cabo obras de parapetos y trincheras para colocar las piezas, normalmente no más de tres y de calibre medio, pero sin protección a retaguardia, ya que su misión es la de oponer resistencia a las naves y el desembarco enemigos, debiendo ser evacuadas, junto con los cañones, una vez que se hubiese efectuado el desembarco, «en la parte que mas daño parezca que pueden hazer a los Navíos que quisieren entrar en el Puerto».

Este carácter provisional no estaba reñido con su efectividad y un bien pensado sistema de trincheras complementarias para que los arcabuceros colaborasen en repeler el ataque y en la retirada de las piezas, pero sin otra misión defensiva, ya que la obra:

> No ha de tener mas que fuerza hacia la mar con sus traveses a trechos para que la gente que mandare esta artillería esté sigura de la que se tirare de la mar,

debiendo quedar toda abierta por la parte de tierra a fin de facilitar el repliegue.

La defensa de las costas caribeñas había tenido, por lo tanto, durante los dos primeros tercios del siglo XVI, las siguientes características:

— Ausencia de un plan defensivo conjunto.

— Carácter particular y local de la defensa terrestre.

— Renuncia a un sistema de fortificación permanente.

— Estrategia basada en una resistencia somera seguida de un posterior repliegue.

— Contraofensiva reservada a las flotas y unidades navales reales.

Por lo que respecta a este último aspecto, a falta de una respuesta *in situ* a la agresión, la Corona, más preocupada en sus propios intereses que en los de los colonizadores, había arbitrado diversos y sucesivos planes de represión de la piratería y del contrabando, que fueron cambiando de localización, de medios y de táctica.

En un primer momento, las medidas defensivas adoptadas por España las habían constituido las diversas Armadas de Guarda destinadas a proteger el regreso de las naves en la última parte del trayecto, que era en la que acechaba el enemigo, y a recorrer las costas atlánticas

desde Finisterre a Azores y de Azores a Cádiz, al objeto de limpiar de merodeadores el tornaviaje a Sevilla.

Cuando, en parte debido al éxito de estas medidas y en parte debido al doble carácter de comerciantes y piratas de la nueva generación enemiga, el teatro de sus operaciones se trasladó al Caribe, se simultanean los ataques a flotas y barcos con los asaltos a poblaciones costeras.

La importancia y el número de las depredaciones fue en aumento sucesivo; se calculan sólo en once las acciones llevadas a cabo con anterioridad a 1552, mientras que en los siguientes cinco años, el servicio de espionaje español en los puertos de Europa detecta la salida de 26 flotas extranjeras con destino al Caribe.

A esta etapa sucederá otra cuya característica será la de una gran organización, con un plan principal de alta política y otros efectos secundarios o alternativos de objetivos lucrativos, a la que pertenecen las expediciones de Hawkins y Drake.

La respuesta española será doble; de una parte, la organización más racional de las flotas de Nueva España y Galeones y la creación, a partir de 1580, de la Armada del Mar Océano; de otra, el establecimiento, a partir de 1572, de un sistema de policía costera basado en unidades menores capaces de bojear el litoral en busca de las islas y surgideros recónditos, escondrijos preferidos de piratas y contrabandistas, tales como los pataches, encargados de vigilar las aguas próximas a Nombre de Dios y las Antillas, y las galeras con base en Cartagena de Indias, destinadas a proteger Tierra Firme, Venezuela y Cumaná.

A partir de 1526, se había prohibido la navegación aislada de mercantes con destino a España o en sentido inverso, y la formación de armadas, pero la organización definitiva no se llevó a cabo hasta 1564, en que acabó por regularse la partida de dos flotas distintas del puerto de Sevilla: una con destino a Nueva España, y otra a Tierra Firme.

La primera zarpaba en primavera con destino al Caribe y golfo de Méjico, y en ella se integraban las naves que iban a las Antillas, Honduras y Veracruz; la segunda, que partía en agosto, se dirigía al istmo de Panamá y la componían las naves destinadas a Cartagena, Santa Marta y Panamá.

Tras hacer invernada en los puertos americanos, las diversas flotillas de ambas armadas se reunían en La Habana en el mes de marzo para emprender el viaje de regreso a la Península unidas.

La presencia de estas flotas, y de otras de carácter extraordinario enviadas desde España, se aprovechó, en diversas ocasiones, para escarmentar naves corsarias, de forma similar a lo que sucedía a su regreso a aguas mediterráneas con corsarios berberiscos [6].

Uno por uno los criterios, medidas y soluciones adoptadas en el Caribe y en el Atlántico tendrán su reflejo en el mundo del Pacífico americano que, en un primer momento de amenaza exterior, renunciará a la fortificación en firme, adoptará las medidas de reclutamiento y rebato, protegerá las flotas e introducirá galeras, para, finalmente y con más retraso e intensidad, aceptar la corriente de fortificación «a la moderna».

La única medida que no se pondrá en práctica hasta el siglo XVIII será la de utilizar unidades navales procedentes de la Península, aunque esa posibilidad también se llegue a sopesar en el XVII.

[6] Como ocurrió en 1558 con la flota de Indias mandada por Pedro de las Roelas, quien, topándose con dos corsarios franceses, hundió uno y capturó al otro.

V

LOS INGLESES REDESCUBREN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Drake irrumpe por el flanco sur

En 1579 aparecía Francis Drake en el Pacífico con los restos de una expedición que había partido de Plymouth en diciembre de 1557 con cinco navíos (*Pelican, Elisabeth, Swan, Marygold* y *Christopher*). Tras atravesar el Atlántico y refrescar en Río de la Plata, embocó en abril del año siguiente el Estrecho; invernó en el puerto de San Julián, siguió exactamente los pasos y derrotero de Magallanes, y desembocó en la Mar del Sur, donde una tempestad había dispersado su flota.

El *Pelican* [1] fue recorriendo y asolando la costa de sur a norte; en Valparaíso encontró la nao *Capitana*, en la que robó 24.000 pesos de oro y una carta náutica de la costa que le sería de gran utilidad, y días después consiguió un gran botín en barras de plata en la boca del río de Pisagua y en Arica.

En febrero de 1579, se presentaba de improviso en El Callao.

Dada la alarma en el puerto y en Lima, se apercibió a los vecinos y se abrió la sala de armas, que se repartieron con toda celeridad. Mientras tanto, Drake, sin atacar El Callao, había apresado un barco recién llegado de Panamá cargado de ropas, y había tomado la precaución de picar las estachas de otros siete que se encontraban surtos en el puerto, a fin de que no pudiesen seguirle; inmediatamente después se hizo a la mar.

[1] A partir de su entrada en el Pacífico, se rebautizó a este barco con el nombre de *Golden Hind*.

En cuanto pudieron prepararse, salieron en su persecución dos naves con 300 hombres del Callao, pero tuvieron que desistir por la ventaja que los ingleses les llevaban y la inferioridad marinera de los mercantes perseguidores.

Enterado Drake de que días antes había salido con dirección a Panamá la nao del tesoro, a toda vela consiguió alcanzarla a la altura del cabo San Francisco y se apoderó de otros 360.000 pesos.

En Costa Rica apresó otro bajel en el que iban dos pilotos de la Carrera de China, y con ellos las cartas y derroteros de las islas de Poniente.

A mediados de abril saqueaba e incendiaba el puerto de Guatulco, para remontar hasta los 43 grados en demanda del supuesto paso del noroeste; al no encontrarlo, y ante el temor de perderse en mares helados, tomó la ruta de las Molucas, luego la portuguesa y tras doblar el cabo de Buena Esperanza, regresó a Plymouth en noviembre de 1580.

La reacción española ante la aparición del intruso había resultado tardía e insuficiente, y los éxitos de los corsarios se debían a una serie de factores que, además de su buena fortuna, habían acabado por determinar la impunidad absoluta, y la terrible consecuencia que suponía para el futuro del Mar del Sur la publicidad de su indefensión, su fácil acceso, su ruta alternativa de regreso y el inmenso botín que se podía recoger conociendo los sistemas y épocas de partida y el regreso de las naos del Perú y de Manila.

Las diversas medidas tomadas desde el momento en que apareció la nave corsaria ante El Callao, aunque fueron diligentes, demostraron su falta de efectividad.

A las primeras actuaciones improvisadas y precipitadas siguieron otras más meditadas tomadas en acuerdo por el virrey don Francisco de Toledo y los oidores y alcaldes de la Audiencia del Perú, reunido en diciembre de 1579, y en el que se decidió que:

> se gastase lo que fuese necesario en la Real Hacienda para ir en seguimiento del navío de corsarios que entró por la Mar del Sur por el Estrecho de Magallanes.

El despertar había sido tardío, pero ahora se arbitraban medios extraordinarios ante la certeza de que de la efectividad de la reacción es-

pañola iba a depender el futuro total de un ámbito que, hasta entonces, no había sido profanado por extranjeros.

Como se demostraría poco después, el éxito de la incursión y su impunidad animó a muchos a seguir sus pasos y, como escribiría don Bernardino de Mendoza, embajador español en Inglaterra, a Felipe II:

> en esta sazón no ay inglés que no trate de hazer el viage con el haver visto de buelta al Draques.

Para el rechazo y posible captura de Drake se tomaron cuatro tipos de prevenciones por parte de las autoridades virreinales:

1. Alarma general y aviso inmediato a todos los puertos de la costa, con informes sobre la presencia del enemigo, datos de su fuerza combativa obtenidos de los informes de buques, lugares atacados y orden de rebato y preparación.
2. Implantación de un sistema de vigilancia especial de los puertos basado en guardias y puestos, así como la institución de un código de señales, a fin de distinguir los navíos propios de los enemigos y evitar cualquier ardid de éstos.
3. Plan de persecución con buques mercantes con base en Chile, Perú, Guayaquil, Panamá y Nicaragua, con la misión de llevar a cabo el apresamiento que no habían podido lograr los dos primeros barcos enviados desde El Callao.
4. Especial preparación y envío de fuerzas a los puntos estratégicos de las dos probables vías de regreso: istmo de Panamá y estrecho de Magallanes.

La alarma se dio por el único barco disponible, aparte de los armados para la persecución, con el fin de que:

> vaya corriendo toda la costa y advirtiendo en todos los puertos de lo que aquí ha pasado.

En muchos casos el navío de aviso remitido desde Perú llegó cuando ya se habían recibido noticias de Drake por sus víctimas; así, en Panamá la noticia oficial se recibe el 17 de marzo, cuando el día anterior uno de los barcos robados había dado ya la alarma; sin embargo, otros lugares tuvieron ocasión de prevenirse, así como los barcos,

> para que vengan con cuidado, y no teniéndose por seguros en su viaje, queriendo descargar... lo pueden hazer en algún puerto seguro por ante la justicia y oficiales.

Las medidas de identificación de barcos, tanto en mar como en puerto, fueron debidas al estudio de la actuación del *Golden Hind,* que en alguna ocasión se aproximó al barco y asaltó sin mostrar el pabellón, como cuando tomó la nave de *San Juan de Antón,* a la que se pudo acercar pretextando ser navío de Chile, antes de darle a conocer el efecto de su arcabucería y sus cañones, y al hecho de que podía también servirse de buques apresados.

La persecución de los corsarios se inició pocas horas después del ataque al Callao con dos mercantes surtos en el puerto, y que hubieron de abandonar el seguimiento, ya que no estaban debidamente pertrechados. Más adelante hubo ocasión de armarlos bien, embarcar en ellos doscientos soldados además de marineros y tripulantes, y establecer un verdadero plan de batalla, bajo el mando de don Diego de Frías.

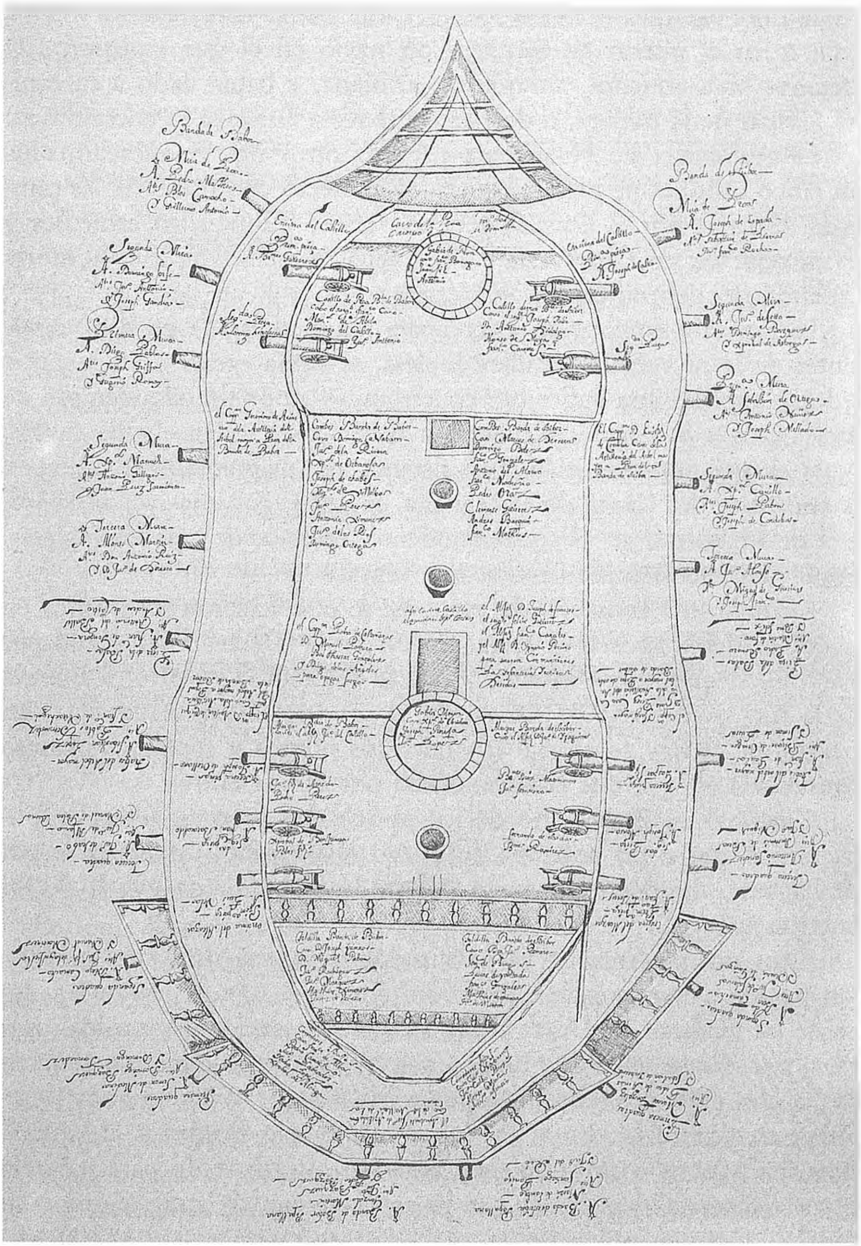
A estos barcos de impulsión exclusivamente a vela, debía unirse la galera de Guayaquil, única medida de protección del Mar del Sur, que yacía sumida en la inoperancia, falta de carena y adobíos.

Su construcción, junto con la de otra gemela fuera de servicio, considerada por muchos como superflua, se había debido a la insistente petición de algunos previsores, que habían visto en el auge comercial y la explotación masiva de los yacimientos de metales preciosos peruanos una posible incitación para corsarios audaces que pudiesen aparecer.

La galera podía ser el complemento necesario de las otras naves para inspeccionar:

> las caletas que hay en estas costas, donde no puede entrar navío grande... para entrar en los baxíos y caletas en busca de los dichos cosarios luteranos en compañía de los dichos dos navíos hasta los hallar, no dejando lugar que no corran...

El mal estado de la galera no permitió que ésta actuase según estaba planeado y en su lugar se incorporó a los dos barcos peruanos un tercero armado en Panamá.



Plan o zafarrancho de combate de un galeón del siglo XVII.
Museo Naval de Madrid.

Por su parte, el gobernador de Chile había embargado y hecho preparar en el puerto de Santiago un navío en el que embarcó 100 veteranos bien armados, aunque sin artillería, y había dado a su capitán, Gaspar de la Barrera, orden de combatir a Drake si lo encontrasen.

La Audiencia de Guatemala preparó otros dos buques armados con cinco cañones de bronce, fundidos al efecto con metal de las campanas donadas por el obispo, y ocho versos, veinticuatro esmeriles y tres mosquetes; en Guatemala y Nicaragua se reclutaron 200 hombres al mando del general Diego de Herrera.

La táctica a emplear en el combate también estaba prevista: conscientes de la supremacía artillera inglesa, se debía «venir a las manos», es decir, abordar con suficiente cobertura, «y unos tirando siempre de arcabuzazos y los demás subiendo a escala vista, caiga el que cayere, muera el que muriere», el mismo sistema que se pretendería seguir en los combates del Canal de la Mancha en 1588, con motivo de la Jornada de Inglaterra, en el convencimiento, reconocido por los ingleses, de que «en esto siempre les tenemos ventaja».

Reunida una comisión de marinos, se establecieron los puntos en los que se debía apostar la fuerza en espera de Drake, y se acordó por unanimidad que nunca intentaría cruzar el Pacífico y volver a Europa por la ruta portuguesa de África por el cabo de Buena Esperanza. En un informe al Rey se indicaba: «todos los pilotos y capitanes pláticos se resuelven en que este corsario saldrá por donde entró».

Cristóbal de Eraso, uno de los principales asesores, tenía la convicción de que si no utilizaba de nuevo el Estrecho, intentaría cruzar por Panamá, dejando el barco y utilizando lanchas, con ayuda de los cimarrones.

Éstos no sólo estaban ya pacificados en su mayoría, sino que habían pasado al servicio de España; sin embargo, una de las declaraciones de las víctimas de Drake había alarmado especialmente a los españoles; por ella se sabía que llevaba consigo un negro cimarrón a quien trataba con gran deferencia y quien afirmaba que sus hermanos le seguirían en cuanto le viesen; los bienes, trajes y mercaderías, de que el pirata iba bien provisto, hubiesen, en todo caso, bastado para volver a obtener la parcialidad de los que le consideraban de antiguo como su aliado.

Por ello se preparan fuerzas importantes en la zona del Istmo, sacadas de Panamá y dotadas de pagas y ventajas por cuenta de la Ha-

cienda, y se ponen en alerta las fuerzas navales de forma que Eraso comunica al virrey:

> si acomete a querer salir por esta Mar del Norte con favor de los Negros Cimarrones, o en qualquiera otra manera, téngolo por ser muchas las varras de plata que tiene, y que si viene, se ha de perder por que tengo esta costa bien guardada, y las galeras van corriendo todas las ensenadas.

Una vez más, se ponía en práctica el combinar los esfuerzos de ambos litorales que tan buen resultado había dado con los corsarios de Oxenham.

Aunque la mayoría de los prácticos creía que Drake intentaría el regreso por Magallanes, se coincidía en que tardaría mucho en hacerlo, con lo que se daba tiempo a su captura o a la llegada de refuerzos de España, ya que, como opinaba Sarmiento de Gamboa:

> por esta Mar del Sur se tenía cuasi por imposible poderse descubir, por las innumerables bocas y canales que hay antes de llegar a él, donde se han perdido muchos descubridores que los gobernadores del Perú y Chile han enviado allá; y aunque han ido a ello personas que entraron en él por el Mar del Norte, nunca lo acertaron, y unos se perdieron y otros se volvieron tan destrozados de las tormentas, desconfiados de lo poder descubrir, que a todos ha puesto espanto aquella navegación.

Algunos pensaban, por otra parte, que, aunque se encontrase una vía (la utilizada por Magallanes o cualquiera otra), las corritentes contrarias podían hacerla infranqueable en el sentido inverso.

Se tenía la certeza de haber cogido a Drake en una ratonera, ya que teniendo tomados los pasos, en el peor de los casos de que consiguiera vencer a las fuerzas locales enviadas en su persecución, se podrían enviar unidades navales desde España.

Las informaciones del derrotero este-oeste de Magallanes no eran lo suficientemente explícitas como para permitir identificar el canal desde la costa occidental; además, la experiencia de algunos marinos enviados anteriormente a encontrar el paso, como Ladrillero que no lo consiguió, y otros más que nunca regresaron, ya que como se explicaba en un memorándum al Rey, «nadie lo ha desembocado que haya vuelto por él», era descorazonadora; sin embargo, la necesidad y la urgencia obligaron a los españoles a intertar hallar el acceso en sentido opuesto.

Los tiempos en que interesaba mantener esta vía oculta habían terminado, y ahora los propios ribereños intentaban reabrirla, ya que como exponía Juan Lozano al Rey:

> se podría decir que no conviene descubrir el Estrecho y así es verdad si no estuviere descubierto, mas pues los hereges corsarios lo saben, cosa justa y necesaria es que nosotros no lo ignoremos.

A los tres meses de la aparición del inglés estaban preparados los dos navíos que habían sido escogidos como «más fuertes, más nuevos y más veleros» por el que había de ser cabeza de la expedición, Pedro Sarmiento de Gamboa, siguiendo un plan previamente trazado por don Francisco de Toledo, virrey de Nueva España.

Se trataba de las naos *Nuestra Señora de la Esperanza,* constituida como capitana, y la *San Francisco de Asís,* con poca artillería, dos piezas de calibre y medio cada una, y 112 hombres entre marineros y soldados.

Su misión era múltiple:

— Encontrar un paso por el que se pudiese pasar de poniente a levante entre la maraña de posibilidades.

— Trazar cartas y estudiar las posibilidades de supervivencia que presentaba la zona.

— Combatir con Drake en cualquier caso y «aunque se arriesgue cualquiera cosa a ello», lo que se convertía en fin principal de la empresa para el caso de que «encontráredes o tuviérades noticia del navío».

— Remitir un despacho al Rey junto con estos informes, lo que debía hacer una de las naos, mientras la otra debía regresar a informar del descubrimiento al virrey.

— Solicitar de Felipe II la urgente remisión de barcos debidamente artillados a la Mar del Sur a fin de acabar con Drake, si aún no se había conseguido.

Si todas estas aspiraciones se lograban satisfacer, no sólo se conseguiría acabar con el pirata, sino impedir en el futuro cualquiera otra, irrupción no deseada mediante la fortificación de la zona, y se podría abrir una nueva vía de comunicación más segura que la del istmo de Panamá.

El 24 de febrero de 1580 desembocaba Sarmiento en el Atlántico, tras intentar múltiples canales, situar en la carta los accidentes más notables y escribir las observaciones sobre la fauna y flora de la zona. El 15 de agosto llegaba a España.

La creación de la Armada del Mar del Sur

El esfuerzo desplegado en ambos virreinatos, especialmente en el del Perú como más afectado, fue ciertamente notable; sin embargo, la carencia de medios adecuados y de dirección única de las operaciones, acabó determinando el fracaso de la reacción.

En virtud de ese deber general de servicio, asesoramiento y lealtad, no sólo exigible a los funcionarios, sino también a todos los súbditos de la Corona, el Consejo de Indias comenzó a recibir y estudiar numerosos planes defensivos para una zona que todos consideraban abierta a cualquier incursión futura.

Los planes hacían referencia a medidas de fortificación costera, de construcción y mantenimiento de una flota bajo un mando único y misión general de salvaguardia de los intereses comunes, y al arbitrio de un sistema de alarma.

Los proyectos de fortificación afectaban a los puertos principales del ámbito y a las dos zonas estratégicas de acceso.

El de fortificación y defensa artillera es el criterio que parece prevalecer frente a la anterior opinión sobre la inutilidad de hacerlo sustentada en ambos litorales, atlántico y pacífico:

> Que los puertos de la costa del Perú se fortifiquen con algún reparo de baluartes, poniéndoles su artillería, la que pareciere ser conveniente, y esta orden se guarde en la costa de la Nueva España y Panamá,

suplica un memorial dirigido al Rey.

Una representación de don Francisco de Eraso propone la fortificación de Guayaquil y de la isla de Puna, considerado «lo más importante y do se puede fortalecer qualquier enemigo».

Juan Lozano Machuca en su memorándum señala, por su parte, la necesidad de fortificar la isla chilena de la Mocha, para evitar cualquier asentamiento enemigo y una posterior toma de contacto con los araucanos que repitiese la amenaza de los cimarrones de Panamá.

Sin embargo, el Mar del Sur no será incluido en el plan general de fortificaciones americanas, prefiriéndose la solución de fortalecer los accesos a él [2].

La idea de la creación de una fuerza naval permanente en el Pacífico tenía antecedentes que se remontaban a mediados de siglo. En 1560 el capitán Juan Ruiz de Ochoa exponía sus ideas sobre la creación de dos flotillas de galeras con competencia territorial, base, efectivos y misiones particulares y diferenciadas.

La primera de estas dos agrupaciones, compuesta por cuatro galeras sencillas, tendría a su cargo la guarda de la costa del Perú «que anden desde el Puerto de Quito hasta el de Arequipa». A estas galeras se podría también encomendar el «hir y venir con la Armada y Navíos de roda que van y vienen desde Panamá hasta el Perú».

En la doble misión asignada a estas unidades se satisfacían las dos necesidades que la aparición de corsarios haría perentorias: la defensa costera y la del tráfico marítimo.

La segunda agrupación, integrada por dos galeras, y con posible base en el puerto nicaragüense del Realejo, «pueden andar en la Costa de Nicaragua y Nicoya y Sonsonat hasta llegar a Guatulco y guardarán toda la costa de la Nueva España y Nicaragua». Entre sus misiones venía implícita la protección de la arribada del galeón de Manila.

Se dividía, por lo tanto, la tarea protectora entre los dos virreinatos, y se elegía como medio las galeras, que no dependían de los difíciles vientos, no tenían que temer de bajos ocultos ni de tormentas peligrosas «porque la Mar es muy buena y se pueden engolfar como los Navíos», sin que, por otra parte, pareciera haber problemas de avituallamiento para estas naves ya que «para los soldados y la chusma hay muchos bastimentos y vino de la tierra».

Este informe había sido parcialmente atendido; por las comodidades madereras de su astillero se habían construido en Guayaquil dos galeras y en este puerto habían establecido su base.

Sin embargo, la larga etapa de tranquilidad absoluta había acabado por descuidar su costoso mantenimiento; las naves permanecieron

[2] A fin de siglo el Consejo de Indias encargaba al ingeniero Antonelli la fortificación de las zonas americanas más amenazadas, pero en el plan no se incluía ninguna de las plazas del Pacífico.

desarmadas en el puerto, sin cumplir ninguna de las dos misiones de protección de costas y de buques para la que habían sido fabricadas, mientras se renunciaba a la construcción de las restantes.

Las consecuencias de esta política fueron las conocidas de no disponer de un solo buque de guerra que oponer a Drake en 1579.

Después de la incursión se vuelve a plantear la conveniencia de disponer de galeras aunque sea en corto número, «dos o tres..., como las hay en Tierra Firme, que corran la costa, porque savido ya el estrecho no hay hora segura», opinaba Juan Lozano.

Con independencia de este proyecto, va tomando forma otro a partir de un memorial de finales de 1579 en el que se propone introducir el sistema de flotas atlántico en la «Carrera del Perú» a fin de impedir que se sorprendan buques aislados:

> Que el mesmo orden que se tiene en yr las flotas de España a Nombre de Dios, éste se guarde en las naos que vienen del Perú a Panamá, viniendo todas en flotas sin que nao alguna dexe de estar en esta conserva... Que las naves bien artilladas y aparejadas vengan en ciertos tiempos señalados, los que parezca ser más convenientes para la seguridad de la navegación. Que no venga nao sola, salvo la que huviere de venir de aviso.

Junto con la propuesta, se marcaban las líneas maestras de lo que sería su futura reglamentación:

— Nombramiento del general y del almirante del convoy por parte del virrey del Perú, ya que no iba esta flota a surcar otras aguas que las de esa jurisdicción.

— Visita de las naves por parte de los oidores de las audiencias de Lima y Panamá en sus puertos respectivos.

— Imposición de una tasa a las mercancías transportadas para sufragar los gastos,

> y que el costo y salarios se reparta por el Avería como se acostumbra por la Universidad de Sevilla, —con cargo a los comerciantes—, pues con este cuidado se les aseguran sus haziendas.

Esta organización no pretendía suprimir las galeras ni tampoco integrarlas en sus flotas, sino que separaba claramente las funciones de la armada de las de la división de galeras, y asignaba a éstas otros cometi-

dos con la indicación de que «ofresciéndose otra novedad [diferente de la protección de las flotas] se podrá acudir a ella embiándose galeras».

De la combinación de ambos planes surgiría la Armada de la Mar del Sur, que tendría como misión preferente la de la protección de la Flota de la Plata, y como secundaria, la custodia de las costas y la persecución de corsarios. Las galeras en pocas ocasiones serían repuestas pero el plan de mercantes armados con soldados, artilleros y oficiales a bordo vería incrementado su potencial militar con la inclusión de navíos propiamente de guerra.

La flota creada con estos antecedentes recibiría en adelante la denominación de Armada del Mar del Sur.

La creación de una cadena de puntos de vigilancia basado en el tradicional empleo de mensajeros indios denominados «chasquis» o «chasques» completó el sistema defensivo.

El empleo de estos mensajeros no era nuevo —de hecho se habían aprovechado en otras ocasiones, y, últimamente, como medio de dar la alarma por tierra de la presencia de Drake, completando la tarea del barco-aviso que sólo hacía escala en los puertos más importantes—, ahora se institucionaliza, de alguna manera, la utilización de grupos de indios que se establecen en lugares estratégicos y que, ante la aparición de velas en el horizonte, destacan uno o varios corredores hasta la base o bases preestablecidas, mientras el resto continúa en su posición para seguir averiguando datos sobre el enemigo.

Este sistema, bueno por lo general, mostrará también sus fallos, ya que los indios, analfabetos, no sabían luego determinar ni el tamaño de los buques ni si se trataba de navíos de guerra, ni otros datos necesarios para improvisar un plan de defensa.

Wynter y Sarmiento: dos concepciones sobre la Tierra del Fuego

Los temores que don Bernardino de Mendoza, embajador español en Londres, había expuesto al Rey sobre la impresión que a la opinión pública inglesa, en general, y a sus armadores y navegantes, en particular, podía producir un regreso exitoso de Drake tras su viaje al Pacífico, y los temibles efectos que para la seguridad del ámbito podían derivarse, empezaron a manifestarse aún antes de tenerse noticia en Londres del feliz término de su expedición.

El motivo fue la llegada del capitán Wynter, que, separándose con su nave de Drake antes de cruzar completamente el Estrecho, había desertado y regresado a Inglaterra.

La información que traía decidiría a muchos a embarcar con rumbo a la América española del Pacífico, para llevar a cabo la aspiración inglesa de alcanzar las Indias orientales por un nuevo camino en el que se podían ir recogiendo beneficios en la propia singladura: llevar a cabo el viaje de Drake, por ahora ignorado, incluido su retorno forzoso, que ahora se convertía en objetivo principal.

La información que Wynter traía era la de que, contrariamente a lo afirmado por Magallanes, su célebre Estrecho no era un canal entre dos masas continentales, sino uno de los varios existentes en un archipiélago.

Según un informe del embajador español, Wynter afirmaba haber cruzado de una orilla a la otra en conserva de la nave de Drake durante más de 80 millas, para verse luego separado por una tormenta y regresar por un canal distinto al utilizado, demostrando:

> no ser estrecho ni tierra firme como la pintan en los mapas, la que llaman Tierra del Fuego, al contrario de la del Perú, sino islas muy grandes, y canales entre unas y otras.

La consecuencia que se podía sacar de esta información era de gran trascendencia: de haber existido un único canal, a los españoles les sería fácil apostar buques armados en un lugar estratégico y capturar a cualquier intruso, o bien simplemente cerrar el paso con una fuerte cadena apoyada en sendos castillejos; ante una multiplicidad de accesos, el camino se mostraba seguro, pues si los españoles destacaban fuerzas en una zona de fácil ocultación, eso sólo aprovecharía al atacante, ya que se distraerían de otros lugares necesarios sin ningún provecho.

Aunque las afirmaciones de Wynter no merecieron una credibilidad absoluta, fueron suficientes para animar otras empresas. El regreso de Drake, rico y famoso, sería el detonante definitivo.

La respuesta sucesiva a las incursiones piráticas habían ido desplazando éstas a otros lugares en los que el factor sorpresa estuviese decididamente por el agresor, probado el hecho de que el primero en descubrir una nueva ruta o de irrumpir en un nuevo ámbito del imperio

español tenía la garantía de un rotundo éxito, conocida la ancestral política española de intentar curar, pero nunca prevenir.

Los corsarios que en los primeros momentos tras el descubrimiento de América y la explotación de sus recursos, se apostaban en las costas españolas y portuguesas a esperar el retorno de las naos cargadas, pasaron directamente al Caribe, el Atlántico Sur y, finalmente, al Pacífico por Magallanes, tras haberlo intentado por Panamá. Ahora se ofrecía un nuevo y desapercibido campo para sus hazañas: las islas de Poniente.

En abril de 1582 el embajador Mendoza ponía en sobreaviso al Rey de la salida del corsario Fenton con intención de repetir el viaje de Drake y «engolfarse para los Malucos», con dos grandes naos de 500 y 300 toneladas respectivamente, de gran poder artillero (70 y 36 piezas gruesas de hierro colado), y dos pinazas de 40 y 14 toneladas, con más de 300 hombres a bordo.

La empresa había conseguido interesar al gobierno inglés, que había prestado pleno apoyo, empleando incluso medios de coacción, embarcando personal especializado

> y muy buenos marineros por aver dado el Consejo cartas para forzar hazer el viage a los más convinientes para él, y así llevan algunos de los que fueron con Draques, y seis hombres que an estado en los Malucos y 8 años en las Indias de Portugal, pláticos de aquella costa, y por piloto de la principal nao a un Simón Fernández, portugués natural de la Tercera, herege, que ha años que está aquí, y estiman ser de los mejores pilotos del Reyno.

La inversión hecha se valoraba en 17.000 libras, y su fin último era el de «traer 500 toneladas de especería, de que han hecho ya la cuenta y partes que tocarán a la gente», aunque no se descartaba el de «yr... a cualquiera otra parte que les estuviere bien a contratar y conquistar»; se trataba, por lo tanto, de un clásico viaje contrabandista.

De esta expedición, sólo la capitana regresaría a Inglaterra sin haber conseguido su propósito de cruzar el Estrecho, ante la presencia de la flota española de Flores de Valdés en la zona de Río de la Plata.

Con anterioridad a estos acontecimientos había llegado Pedro Sarmiento a España y expuesto a Felipe II, en septiembre de 1580, los peligros en que quedaba el Pacífico español y sus planes de fortificación y población de ambas riberas del Estrecho en su paso más angosto.

Sometido el proyecto a informe del Consejo de Indias y de varias personalidades, en cumplimiento de lo que había ordenado por el Rey: «Mírese si será bueno hacer un fuerte en el puerto de Magallanes», se decidió llevar la empresa a cabo, pese a la opinion contraria de algunos, como el duque de Alba y el general don Cristóbal de Eraso.

La oportunidad se aprovecharía para enviar tropas a Chile con un nuevo gobernador, para dar fin a la sublevación araucana. El plan defensivo del Estrecho se planeaba como una combinación de medios navales sutiles, medios defensivos y artilleros, fortificación y población para asegurar la perpetuación de la base.

Al año siguiente estaba ya aprestada una gruesa armada de 23 velas de las que cinco eran propiedad de la Corona, entre ellas la gran galeaza capitana *San Cristóbal* de 800 toneladas, y el resto embargadas a particulares con cargo a la Hacienda.

El mando de esta flota le fue otorgado a Diego Flores, a quien acompañaría Sarmiento, como gobernador de la nueva colonia y asesor general, y el ingeniero Bautista Antonelli, como supervisor de las construcciones.

El proyecto era realmente serio ya que cerca de tres mil personas entre soldados, artilleros, marineros, oficiales, constructores de todas clases, y familias de pobladores embarcaron en las naves.

Las instrucciones entregadas marcaban la ruta y secuencia a seguir: arrumbar a la costa brasileña, invernar en Río de Janeiro en espera de la estación propicia para embocar el Estrecho, ya que, como indicaba Sarmiento, «no se puede navegar aquella costa, si no es por el verano», desalojar a los ingleses de cualquier asentamiento o población que hubiesen podido construir en la zona, y proceder a la población y fábrica de los fuertes.

En la esperanza de poder atrapar aún a Drake al que se supone bloqueado en el Pacífico, el Rey había dado también órdenes de que «si topa á Draques le haga el hospedaje que merece».

Tan grandes preparativos se verían muy reducidos con el transcurso de los acontecimientos debido a los sucesivos naufragios y la decisión del general Flores de regresar a España con la mayor parte de las naves y efectivos tras haber desalojado de Parayva a unos corsarios franceses, a petición de las autoridades portuguesas de la zona, y haber entablado combate tres naos, enviadas de regreso a Río de Janeiro por el mal estado en que se encontraban, con la expedición de Fenton.

Este Combate, aunque fue favorable a los ingleses, acabaría por determinar el abandono y fracaso de su ambicioso programa de rapiña y comercio de especias con oriente.

Cinco navíos con 500 soldados y marineros serían los encargados de llevar finalmente a cabo la misión, retrasándose los trabajos de asentamiento y construcción hasta febrero de 1584.

La fortificación del estrecho de Magallanes

El proyecto de cerrar el flanco sur del Pacífico a las incursiones de corsarios mereció la máxima atención de los más prestigiosos ingenieros, militares, artilleros, marinos y arquitectos de la corte española.

El informe y traza de los fuertes fue obra del ingeniero jefe de Felipe II, Tiburcio Spanocchi, quien diseñó de acuerdo en todo momento con los apuntes y opinión de Sarmiento.

Dos fortalezas gemelas se habrían pues de construir, «en la boca del Estrecho de Magallanes, en lo más angosto, que al parecer de Pedro Sarmiento viene a ser el Sitio nombrado la Angostura de Nuestra Señora de La Esperanza».

Las construcciones debían abrazar las dos partes opuestas del embudo, constando cada una por la parte de tierra de un baluarte en el centro y dos medios baluartes que se prolongasen hasta el mar en los extremos, los tres con su correspondiente terraplenado y foso. Si por la parte de la orilla se pudiera hacer cómodamente una entrada encubierta, ésta sería de gran utilidad en opinión del ingeniero, «pues con ello no se crece costos, y sitio, por ser Tierra llana, podía hacer.» El lugar elegido por Sarmiento presentaba en las puntas opuestas sendas formaciones de arrecifes, que Spanocchi incorpora a las fortalezas «pues servirán de Plataforma Baja, para desde allí poder ofender mejor a los bajeles entre dos aguas».

Los aposentos para una guarnición de 200 hombres se situarían a lo largo de las cortinas que daban al mar, dejando entre ellas y el terraplenado del frente de tierra una plaza de armas.

La cortina hacia el mar debía hacerse:

> con su groseca de Muralla en los cimientos de 7 pies y de su escarpa muy escarpada, hasta el altor de cuanto llegase la Pleamar, y lo demás

> vaya la Muralla á plomo, y detrás de ella unos contrafuertes de dos y medio pies de grueso y distante mas de otros catorce pies con las bovedas por remate, sin otro terraplenado, pues por alli no es necesario, basta solamente espacio por donde se puede caminar todo alrededor.

Cada fuerte habría de contar con cuatro cañones de batir y cuatro culebrinas, es decir, la artillería de mayor calibre y alcance del momento, y abundantes armas de infantería.

El mando de cada fortaleza lo ostentaría un capitán, constituido como alcaide, que estaría asesorado por un ingeniero durante el periodo de construcción y perfeccionamiento.

Este plan de fortificación se complementaría con la construcción de unas «Torres Atalayas» en puntos señalados por Sarmiento, con la colocación de una cadena «de madera, barreada de hierro por quarteles, de gran artificio de Fuerte a Fuerte», obra esta última proyectada por Bautista Antonelli, para la que se hubiesen necesitado dos docenas de grandes anclas de cadena gruesa y de más de 30 brazas cada una, con la fábrica de unos barcos chatos fuertemente artillados.

El plan combinado de defensa, en el que habían contribuido estrategas de la talla de don Alvaro de Bazán y don Francés de Álava, consistía en el juego de unos elementos de alarma (atalayas), destinados a avistar los buques enemigos e ir avisando de su proximidad desde la boca del Estrecho, unos elementos defensivos (fortificación, artillería y cadena), con el fin de impedir el acceso, y unos elementos ofensivos, constituidos por barcos de poco calado (charrúas) y, por lo tanto, de fácil ocultación y navegación en los canalículos, fuertemente artillados, con la misión de coger entre dos fuegos a los barcos enemigos, o bien hostilizarlos en el momento y lugar más oportuno. Estas embarcaciones y otras denominadas «barcones», que también debían fabricarse al objeto de trasladar las mercancías y materiales de construcción, tenían que ser impulsadas al remo por esclavos negros traídos más tarde de Cabo Verde o del Brasil ya que, en opinion de Sarmiento, no convenía que los españoles bogasen:

> por que no se fatiguen y acaben, y por que nuestra reputación entre Indios es necesario no disminuirla, antes conserbarla pudiendose hacer; y también, por que pocos travajandolos mucho acabanse presto.

Con independencia de estas fortificaciones, se habrían de construir sendas ciudades con sus defensas propias, destinadas a hacer de la zona una colonia próspera que alejase el peligro de un asentamiento y la fortificación del paso por parte del enemigo, y para suministrar las vituallas precisas a las guarniciones de los fuertes.

Como vecinos de estas poblaciones, se precisaban «doscientos pobladores y casas (es decir familias), que sea gente de campo, y también de armas, para de una vez hacer lo que se desea por el presente».

Muy posteriormente Sarmiento planeará construir también «un Bestión sobre un arrecife a la salida del angostura amantiniente a los Navíos que entraren o salieren».

Las circunstancias adversas harían variar este plan y utilizar los escasos medios de la reducida expedición.

Tras un asiento provisional en La Purificación de Nuestra Señora, se trasladaron los 330 pobladores a un lugar más a propósito en el valle de las Fuentes, donde se fundó, con la solemnidad acostumbrada y repartimiento de solares, la ciudad de Nombre de Jesús; una vez iniciada la tarea de construcción, se buscó otro lugar, a 70 leguas de distancia Estrecho adentro, donde se construyó la Ciudad del Rey don Felipe, con sus correspondientes casas y edificios públicos de madera, empalizada y fuerte dotado de ocho piezas de artillería.

Ni los fuertes proyectados, ni las otras medidas de protección llegaron a ponerse en práctica tras el abandono del proyecto y de los propios pobladores a una triste suerte de muerte por inanición, después de que fracasaran un par de intentos de auxilio por parte de Sarmiento.

El plan defensivo originario no podía ser más completo y, teóricamente, efectivo; sin embargo, presentaba serios inconvenientes que determinaron su fracaso:

— Su puesta en práctica precisaba de unos enormes medios que no podían ser obtenidos en el lugar ni remitidos desde el virreinato del Perú por exceder de la capacidad de éste, ocupado en su guerra chilena y en la defensa de sus costas, sino desde España.

Una gran flota pertrechada con todo lo necesario se puso en marcha como hemos visto, pero los medios navales de la época solamente podían poner en manos de la climatología, los elementos, la decisión de los almirantes, y la pericia de los pilotos el más completo de los convoyes.

El propio promotor reconocería en este sentido que:

> el socorro está lexos, y quasi imposivilitado por la grandísima distancia de camino, y peligrosa navegación, y traveses de los cascos, y tiempos que subceden tales y de manera que muchas veces no bastan fuerzas ni ingenio humano a prevenirlas ni repararlas.

Acompañando a las instrucciones de la construcción de los fuertes, atalayas y barcones figuraban otras para la construcción de ocho galeones en España del tipo y trazas de los hechos en forma alargada o «agalerada», por Pero Menéndez de Avilés, que habían resultado muy marineros, y de acuerdo con la experiencia de Sarmiento, quien había manifestado la necesidad de una flota para el establecimiento de una nueva ruta a través del Magallanes de naves nuevas y fuertes, de porte superior a las 200 toneladas y bien emplomadas a fin de no sufrir las consecuencias de la broma «que los pasa en el Brasil».

El fracaso de la flota fundadora supondría el archivo de estos planes de construcción naval que hubieran abierto una nueva vía de comunicación España-Brasil-Pacífico, y que hubiese servido para relacionar las colonias hipanas y lusas del imperio de Felipe II.

Los restos de la expedición que, gracias al tesón de Sarmiento, llegaron a asentarse carecían de lo más elemental para llevar a cabo un proyecto que precisaba de:

> aparejos de encabalgar y desencabalgar, Artilleria: carros matos, y de los otros, y ligeros demarchas para lo que se ofreciere: una cabrita para cosas de Artilleria, y un cabrestante para subir una pieza en alto en caso que sea menester.

—El informe dado por Sarmiento sobre la productividad de la zona que parecía garantizar altas posibilidades de supervivencia, resultaron si no falsos, al menos exagerados, conduciendo a una idea fatalmente equivocada sobre la realidad.

La corroboración de estas informaciones optimistas por las proporcionadas por Francisco César en un reconocimiento hecho por el interior que comparaba la tierra a la peruana en cuanto a ganado, aves y maderas para la construcción, eliminó cualquier duda sobre las posibilidades de población de la zona.

Los suministros de trigo y otras vituallas nunca llegarían y la tierra proporcionaría poco más que alguna caza y mariscos insuficientes. En estas circunstancias, resultaba inviable la fabricación de unos fuertes, cuyas guarniciones habrían de subsistir con el grano y vituallas producidos por los colonos de las poblaciones.

Los víveres que llevó consigo la armada tenían por objeto abastecer a los colonos «mientras se cogen frutos y sementeras», que al no existir o ser insuficientes, fueron causa del hambre que exterminó la colonia. Conocedor Sarmiento de la escasez alimentaria de sus fundaciones, intentaría sin éxito convencer a Felipe II para que se abasteciera desde el Brasil con grano si resultase demasiado costoso traerlo desde España, o bien con harina de mandioca [3] comprada en las colonias portuguesas.

De las dificultades de aprovisionamiento nos habla elocuentemente el propio Sarmiento al pedir al Rey un abastecimiento continuado de cecina y carne de vaca, cerdo o cabra, trajes y cueros curtidos para zapatos, además de los necesarios pertrechos de guerra, ya que la tierra no produce nada.

— La totalidad del proyecto se basaba en el convencimiento erróneo de que el estrecho de Magallanes era la «llave de la Mar del Sur».

Entre los informes recabados por Felipe II sobre la oportunidad de fortificar el Estrecho figuraron, como hemos visto, los de dos importantes estrategas que habían manifestado su disconformidad con el proyecto. Tanto el duque de Alba como el general Eraso consideraban la zona difícil de defender y aún más de avituallar, opinando que la importante inversión que el proyecto iba a ocasionar debía emplearse en la construcción y mantenimiento de una auténtica escuadra de guerra en el Pacífico, cuya misión principal fuese la de vigilar las costas chilenas.

Los acontecimientos futuros iban a darles la razón, como desde el momento en que supieron los planes de fortificación se la dieron los ingleses que habían dado credibilidad a Wynter.

Sin embargo, la opinión general inglesa sobre la inutilidad de los esfuerzos españoles era equivocada. Si bien es cierto que la costa occidental de la Tierra del Fuego presenta multitud de bocas y pasos entre

[3] La utilización de la harina de tapioca, extraída de la raíz del arbusto de la mandioca, de alto valor nutritivo, había sido descubrimiento de los guaraníes.

el archipiélago que tiene ese mismo nombre, no sucede lo mismo con el litoral oriental, donde hasta los 55 grados de latitud sur únicamente existe el paso encontrado por Magallanes, sólo un tanto mejorado posteriormente por el de Lemaire. Por ello la ocupación española de un lugar estratégico en su estrechamiento oriental parecía absolutamente oportuna. De hecho, las expediciones inglesas siguientes de Cavendish (1587) y Hawkins (1594) pasarán delante de los restos del asentamiento español.

Sólo la extraordinaria intuición de Drake iba a atisbar la posibilidad de rodear el continente por su extremo sur.

Ya hemos visto como las noticias de Wynter sobre la multiplicidad de bocas del lado occidental había alentado las esperanzas inglesas de encontrar el paso abierto. Fue, sin embargo, la experiencia vivida por Drake a poco de cruzar el Estrecho la que pudo haber cambiado la importancia estratégica absoluta concedida al mismo.

La aventura del inglés fue conocida también por los españoles, pero ni unos ni otros prestaron atención a sus observaciones.

Entre unos avisos remitidos en abril de 1582 por el espionaje español en Londres, figura el siguiente:

> Francisco Dacle entró por el Estrecho de Magallanes con otros dos o tres navíos, y después de haber pasado adelante más de cien leguas le dio un temporal, a los seis días de septiembre, y le duró hasta los veinte y ocho de octubre sin cesar, a lo que entiendo, con tormenta de viento noroeste, con que perdieron la compañía unos de otros. Y Francisco Dacle procuró tornar al mismo estrecho para repararse y no pudo a causa del gran temporal, y así corrió hacia la parte del sur todos aquellos días; y sabiendo que ya estaba cinquenta y tres grados y un quarto más adelante que el estrecho se maravilla de no ver tierra ni de una parte ni de la otra, y corriendo tanto tiempo con esta tormenta al cabo de cincuenta días le dio buen tiempo y fue la vuelta en seguimiento de su viage; y por ver y entender si era estrecho o no corrió al norte y descubrió tierra y halló que eran grandes islas y que no era estrecho sino mar grande por la parte del sur.

Este descubrimiento pudo haber tenido valor en el caso de que los españoles hubiesen mantenido la fortificación del paso, lo que hubiese obligado a los ingleses a buscar el fin del continente más al sur, pero el abandono del proyecto lo hizo innecesario.

Es posible que esta información, corroborada por otras posteriores, fuese parte en la decisión española de desistir en los intentos de clausura de un acceso que podía ser rodeado.

Un curioso informe redactado a finales de 1580 por el que habría de ser general de la armada destinada a la fortificación del estrecho de Magallanes Flores de Valdés, se manifiesta absolutamente contrario al plan, especificándose en el documento oficial que «no opina por que se fortifique ningun Puesto del Estrecho; pues son tantos, que nada se adelantaría con asegurar uno para la entrada de Corsarios».

¿Compartía el almirante español la opinión de Wynter sobre la multiplicidad de canales, o había tenido acceso a las noticias sobre un paso en el cono sur que existían en los informes confidenciales remitidos desde Inglaterra tras la expedición de Drake? Cualquiera de las dos posibilidades aclararía un tanto la escasa colaboración por él prestada a la empresa del Estrecho.

Nuevas medidas ante nuevas amenazas

La incursión de los ingleses y los antecedentes de Drake en relación con los cimarrones habían centrado la atención en las costas chilenas y en su gobernación.

En esta tierra se repetían las circunstancias que habían favorecido en Panamá las agresiones de Drake y Oxenham: la existencia de elementos hostiles a la dominación española, representados en este caso por los araucanos.

La posibilidad de que algún intruso pudiese fortificarse una vez traspuesto el Estrecho y entrar en comunicación con los indios rebeldes, es planteada por primera vez en febrero de 1579 a Felipe II:

> si dieran en tomar una de las dos yslas... y en especial la de la Mocha, que fácilmente pudieran hacer con la atillería y gente que traen, pudiéranse hacer fuertes allí; y entendiendo que eran enemigos nuestros, a acudirles irían los yndios de guerra del estado de Arauco y Tucapel... y ...sería menester gran pujanza para echarlos della si se hiciesen fuertes... y así conviene poblar estas yslas y fortificarlas antes que el enemigo lo haga.

La fortificación de la isla de la Mocha, a 16 leguas de las conflictivas provincias chilenas, y habitada ella misma por indios hostiles, hubiese sido ciertamente beneficioso para la seguridad general, si no hubiera habido que atender a tantos frentes expuestos, y dentro del propio ámbito, a las más urgentes obras de defensa de Concepción, Lima y Guayaquil.

Como medio más adecuado para acudir a todas las necesidades con un mínimo de gasto, aparecía el proyecto de cerrar el Estrecho.

En la primavera de 1583, mientras el plan de Sarmiento intenta realizarse, se reciben en Lima noticias de un nuevo intruso (Edward Fenton) que ha sido detectado en la costa del Río de la Plata y que, al parecer, viene con intenciones de pasar al Mar del Sur.

Ante esta amenaza hay que presentar un dispositivo defensivo del que se carece en tanto no se ultime la fortificación magallánica.

En la junta celebrada en Lima el 5 de julio de 1583, se presentan ante el virrey todas las posibilidades defensivas, que se reducen a dos opiniones básicas; la de los que proponen acentuar el esfuerzo en la defensa de los puertos principales, especialmente El Callao, retirando de los demás todo lo que pueda ser de utilidad al atacante y buscando lugares de refugio para la población; y la de los que opinan que la manera mejor de defender la tierra es disponiendo de unas fuerzas navales.

La junta adoptaría una decisión ecléctica atendiendo las opiniones opuestas. Por una parte, se pondrían en orden de combate la galera y la galeota destinadas a la defensa de las costas y a ellas se añadirían dos o tres galeones de armada; en El Callao se mandaría improvisar:

> un baluarte que abrazase las casas reales, sacando en la punta un cavallero con sus traveses que miren a la parte de la mar y de la costa de arriva y abajo, lo qual se puede hazer de tierrapleno y sestones, y podrá servir de defensa para los navíos del puerto y de abrigo para la gente de tierra para que libremente puedan embarcarse la gente que huviere de acudir contra el enemigo que viniere a este dicho puerto, poniendo en él la artillería que se pudiere, no haziendo falta a los navíos, que han de ser el principal puesto.

El peligro de Fenton quedaría conjurado en aguas atlánticas por la presencia de la flota de Flores de Valdés, pero sobre la base de la planificación defensiva que originó su presencia, se establecerán la nueva estrategia combinada: una fuerza naval de galeones y galeras con que

desempeñar la doble misión de búsqueda y destrucción del enemigo, y la seguridad de la base principal, mediante una fortificación a la ligera que se irá transformando en baluarte definitivos.

Pese a la nula utilidad de la galera de Guayaquil en la campaña contra Drake, la confianza en este tipo de nave permanece incólume, especialmente ante el peligro de asentamiento enemigo; junto a este modelo de buque aparecerá otro más ligero y marinero: la galeota, la fragata o la fusta, ya que en opinión de la propia Casa de Contratación sevillana:

> Las galeras son navíos de remos y que pueden hacer mucho efecto, porque en todo tiempo pueden correr la costa para barlovento y sotavento, y entrar por entre todas las yslas y arrecifes y puertos do los cosarios se guarecen y surgen con sus navíos; y mandando Su Magestad que con cada galera ande una fragata, y dándoles la orden que han de tener... serán y son de mucho efecto, y que bastan para guardar la costa, demás de que son navíos que causan mucho miedo a los enemigos.

A fin de arbitrar medios económicos para poner en práctica el proyecto, se recurre a solicitar contribución económica extraordinaria de las distintas jurisdicciones, cabildos y corregimientos:

> porque siendo como esto es, para la general defensa... todos estos reynos y moradores dellos están obligados a acudir a los gastos y costas que en esto se han de hazer.

El plan queda definitivamente concretado en la creación y mantenimiento de una flota de dos galeones, dos galeras y cuatro fragatas:

> de hasta nueve vancos cada una, y todos estos artillados, los soldados con la gente y artillería que combenga —y en la construcción de una fortaleza— con la artillería y gente necesaria para que quando los galeones y galeras andubieren por la mar los demás navíos que ocurrieren a este dicho puerto estén guardados y amparados, e para lo demás que para el seguro de la tierra combenga.

Cuando tras otro periodo de tranquilidad aparezca una nueva amenaza, el enemigo se encontrará con estas líneas maestras de defensa y con los medios, de nuevo inutilizados por el desuso, arbitrados para esta ocasión.

Cavendish y la doble reacción española

El 21 de julio de 1586 se hacía a la mar, desde Plymouth, Thomas Cavendish con tres barcos y 123 hombres a bordo para embocar el Estrecho en enero de 1587, donde encontró a los famélicos supervivientes de la población española, a los que abandonó a su suerte, a excepción de uno de ellos, que narraría más tarde la odisea de la colonia: Tomé Hernández, y siete piezas de artillería de bronce que halló en la ciudad abandonada de Don Felipe.

Una vez en el Pacífico se dirigió a Puerto Quintero, a cinco leguas de Santiago de Chile, donde trató de hacerse pasar por español con la forzada ayuda de Hernández, a fin de obtener agua y leña; sin embargo, la habilidad de éste, que consiguió escapar, y la prevención del corregidor de Santiago, que se apostó con 80 soldados, causaron 16 bajas entre muertos y prisioneros a los corsarios, obligándoles a abandonar el puerto.

El corregidor remitió por mar y tierra los avisos de rigor: en Perú se dispusieron dos naves para ir a Panamá a reunirse con otras y formar armada, mientras en Acapulco se preparaba una más.

Mientras se llevaban a cabo estos preparativos, los ingleses tuvieron ocasión de atacar y asolar Arica, Pisco y Payta, y de refugiarse al abrigo de la isla de Puna a fin de carenar los barcos en tierra.

Los vecinos de la provincia de Guayaquil, debidamente advertidos, pasaron a la isla en canoas al mando de Juan Galarza, y, atacando por sorpresa, obligaron al corsario a reembarcar con otras 29 bajas.

Tras incendiar Guatulco remontó Cavendish hasta la altura del cabo San Lucas, en California, donde tuvo la fortuna de sorprender la nao *Santa Ana*, procedente de Cavite, con ricas mercaderías.

Continuado el viaje hasta Filipinas, al ser rechazados en la isla de Panay por el capitán Lorenzo de Lemos, regresaron por las Molucas y Buena Esperanza a Inglaterra.

La respuesta a la nueva amenaza se produce en diferente momento y de forma separada en las dos grandes jurisdicciones militares del Pacífico americano.

Al virreinato del Perú, lugar de aparición de la amenaza, corresponde la obligación del aviso, de forma no particular, de puerto en puerto, pero sí general, al virreinato del norte. Desde este momento cada jurisdicción toma sus medidas, eso sí, manteniendo en todo momento la comunicación e informaciones.

Por lo que respecta al virreinato peruano, en el momento en que los barcos de Cavendish entran en el Pacífico, aunque el sistema de alarma está de antemano montado, se vive una situación precaria, no se dispone de medios navales que oponerle y la propia guarnición ha sido reducida.

Las dos galeras, que en los planes generales debían contribuir a la defensa, no se encuentran en condiciones de combatir, informando su general, Pedro de Arana, que con motivo de quererlas poner a punto, al hacerles la recorrida, se había descubierto que la menor estaba totalmente podrida, y la otra casi en las mismas condiciones y que «no se podía disparar una pieza dellas, sin que se abriese y pereciese la gente que en ellas está». En un momento desaparecía una de las principales bazas de la defensa.

Los dos navíos armados de que se disponía se habían enviado a Panamá protegiendo el convoy de la plata y cumpliendo, por lo tanto, con su misión principal; con anterioridad había partido hacia esa misma ciudad el general Pedro de Ortega con tres navíos y socorro de artillería.

En la región se acababan de reclutar por orden de Felipe II 300 soldados al objeto de crear un presidio permanente en Panamá, y se habían enviado ya con la flota.

Las últimas fortificaciones construidas en El Callao, consistentes principalmente en dos cubos de defensa, se habían desplomado como consecuencia del terremoto que había tenido lugar el 9 de julio del año anterior.

La fatalidad parecía echar por tierra todas las prevenciones defensivas; sin embargo, el conde de Villar, virrey del Perú, preparó un completo plan de defensa basado en el empleo de medios de alarma y comunicación, medios militares de defensa de costa y puertos, y medios navales.

1. La primera medida tomada fue, como en otras ocasiones, la de poner en estado de alerta todos los puertos de su jurisdicción por doble vía, marítima y terrestre. Se remitieron a Panamá cartas de aviso al virrey de Nueva España para que, a su vez, tomase medidas en la suya y se mantuvo, además, una continua comunicación con los puertos principales sobre el desarrollo de los acontecimientos.

2. Los medios humanos se pusieron sobre las armas y se distribuyeron en puntos estratégicos.

La guarnición de El Callao, muy escasa tras la remisión de soldados a Panamá, fue reforzada formándose dos compañías de 100 hombres cada una, sacando 25 hombres de cada una de las ocho de infantería vecinal con que contaba Lima, y remitiendo desde esa misma ciudad una compañía de caballería ligera de 100 lanceros y arcabuceros reclutada entre los encomenderos, y la de arcabuceros a caballo de la Guardia.

Al puerto de Surco, a dos leguas de Lima, se envió la compañía de lanzas del capitán Francisco de Cáceres, para que «corriese la costa». Al valle de Chilca fue enviada la compañía de infantería de don Jerónimo de Guevara a fin de defender aquella parte.

A la villa de Arnedo, a 24 leguas de Lima, y a los valles de Huaura y La Barranca acudió la compañía de a caballo de Diego de Agüero, mientras que la Juan de Cadalso iba a la guarda y defensa del puerto de Santa, al sur de Trujillo.

—El elemento activo de la defensa lo habrían de constituir los barcos, ya que ellos y su artillería eran, en frase del propio virrey, «toda la fuerza que acá tenemos».

Como carecía de medios navales eficaces, y el enemigo podía continuar su derrota hacia el norte sin darle tiempo para aprestar una armada, decidió el conde de Villar reunir todas sus fuerzas de mar en Panamá, a donde parecían dirigirse los corsarios, y bajando hacia el sur, darle batalla.

Asegurado El Callao y advertidos los puertos, armó con ocho piezas de artillería y seis versos [4], dos navíos en los que embarcó las dos compañías veteranas de El Callao (al que dio por bien defendido), que podían ser relevadas con facilidad desde Lima, y los envió a Panamá.

Las instrucciones para estos dos buques eran las de ir juntos y apercibidos hasta Payta, bordeando el litoral y recabando toda la información posible de los ribereños, mientras una lancha destacada a vanguardia había de inspeccionar las ensenadas a fin de evitar toda sorpresa y averiguar si el enemigo iba delante de ellos o quedaba rezagado.

La orden de no entablar combate era tajante:

> vaya a Panamá la costa abaxo, sin procurar toparse ni encontrarse con los dichos Cosarios, ni buscarlos, ni acometerlos, ni pelear con ellos

[4] Se denomina verso a la pieza de artillería de forma similar a la culebrina, pero de pequeño calibre.

> de ninguna manera, antes rehusandolo por todas las vias pusibles, por el riesgo y peligro tan conocido y evidente que ternian de perderse si lo hiciesen, por ser los dos Navios que llevan pequeños, y demas de no ser hechos a proposito de guerra, y los tres de los contrarios y, la lancha que llevan muy mayores, y tan buenos como se tiene entendido, y hechos para estas ocasiones, y con tan buena artilleria y artificios de fuego.

Una vez a la altura de Payta debían dirigirse directamente a Panamá, donde su general, Pedro de Arana, debía tomar el mando también de los navíos que habían escoltado la flota de la plata, reforzados con la artillería de los de Ortega y con cien soldados que tenía listos la Audiencia, siguiendo las directrices del virrey.

A estas cuatro unidades navales debía unirse una saetía armada que había servido de enlace entre El Callao y Panamá, y cualquier otro buque que, a juicio de las autoridades locales, pudiera ser útil.

Las instrucciones generales para la armada así formada eran las siguientes:

— Si el enemigo no hubiese llegado aún a la altura de Panamá, el general debía arrumbar hacia el Perú a su encuentro hasta llegar a Puerto Viejo o a la punta de Santa Elena, junto al golfo de Guayaquil, donde procuraría enterarse de su paradero.

— Si se enteraba en estos lugares que Cavendish estaba más abajo, no debía continuar su camino, sino esperarlo allí.

— Si antes de salir de Panamá se supiese que estaban más hacia el norte y se les pudiese seguir, la armada debía hacerlo, pero sólo hasta la punta de la Higuera, desde donde regresarían directamente al Perú.

— Si se tenían noticias de que los corsarios se encontraban en la costa nicaragüense, la derrota a seguir desde Panamá había de ser bordeando la costa, en vez de cruzando el mar hasta Guayaquil; se reconocería el puerto del Realejo y todas las islas, ensenadas y puntas de ese litoral, y si no los hallara, debía dirigirse de allí a las Galápagos y al Callao.

— Se recalcaba insistentemente que la armada no debía separarse ni actuar por separado, dándose instrucciones concretas de cómo el primer barco en avistar al enemigo debía esperar e incluso retroceder hasta donde estuviesen los demás, a fin de atacar juntos:

> por que dividiendose seria de grande inconviniente y perdidas, y asi juntos procurará venir a las manos con ellos, y hacerles la guerra, y castigarlos...

— Aunque la armada preparada parecía superior a la del enemigo, se concedían atribuciones al general para eludir el combate y:

> enmarar y proseguir su viaje á este Puerto, —justificándose esta orden— por lo mucho que importa al servicio de Su Magestad y á la seguridad y defensa de este Reyno y de esta Ciudad y Puerto della, para si viniesen otros cosarios, y para llevar en buena custodia la plata de S. M. y de particulares del año que viene.

— En cualquiera de los casos, la armada debía estar de vuelta en El Callao a mediados de diciembre de ese año 1587.

— Las advertencias para el combate incluían la fábrica de pavesadas en cubiertas y gavias, es decir, parapetos protegidos al nivel de la cubierta superior y a niveles más altos como cofas y plataformas que permitiesen hacer fuego dominante de arcabuz y «para que los enemigos no puedan tirar ni hacer daño al descubierto y la gente», y los medios de apagar los artificios de fuego.

— Se procuró evitar los descuidos en la defensa de los barcos, dándose normas para que los artilleros dispusieran de personal auxiliar suficiente seleccionado entre los soldados «por lo mucho que importa que de esto se tenga particular cuidado»; para que los tiradores, tanto artilleros como arcabuceros, no tuvieran el estorbo de cajas, embalajes y cámaras a fin de que «vayan desembarazados para lo que se ofreciere»; para que la pólvora estuviere bien protegida en la bodega y con guardia, «pues sabe el daño que podría resultar de lo contrario»; para que las armas estuviesen limpias y en perfectas condiciones de uso, especialmente las de fuego, con los proyectiles de su propio calibre «y los frascos puestos a punto para la carga».

— Durante la travesía la tropa debía ser revistada por cada capitán que también «procurará que se exerciten en tirar á una punteria con los dichos arcabuzes para que vayan diestros en ello para quando fuere menester».

— Las medidas de vigilancia y continua identificación de las naves se debían extremar, situando vigías y centinelas en la proa, popa y me-

dianía de cada una, y también en las gavias, colocando de noche dos fanales, a proa y a popa, «para que no se aparten los dichos Navíos de la Capitana... y estén juntos y apercibidos». Para caso de dificultad de identificación nocturna o con niebla, cada barco había de recibir todas las noches un santo y seña particular, y para el caso de que «algun Navio por algun temporal se derrotare de los otros».

— Estas normas, junto a otras de disciplina e higiene debían observarse «sin conceder dello en cosa alguna, ni de ninguna manera, ni por ninguna causa y razon que sea».

El marqués de Villamanrique, virrey de Nueva España, ordenó, por su parte, tomar las medidas defensivas precisas que, en términos generales, no se diferenciaban de las adoptadas en el Perú: aviso particularizado a todos los puertos, defensa concentrada en el puerto principal y apresto de una flota para la busca y captura del contrario.

1. La alarma extendida a todas las poblaciones costeras incluía instrucciones para la defensa o para la seguridad de vidas, haciendas y suministros, especialmente aquellos que pudiese necesitar el enemigo, y la colocación de puestos de vigilancia.

2. Acapulco, principal puerto del Reino y base de la ruta de Oriente, con sus numerosos barcos surtos en su puerto y sus almacenes, debía ser especialmente protegido con las siguientes medidas:

— Emisión por las autoridades de un bando prohibiendo, bajo pena de muerte, la salida de ningún buque o persona de la ciudad, a fin de evitar deserciones y proteger el puerto con sus propios buques hasta que se tuviese noticia de haber pasado de largo el corsario.

— Orden de rebato, alarde general y revista de todos los hombres capaces de combatir y de sus armas, así como la distribución de cometidos defensivos y el entrenamiento intensivo.

— Construcción de trincheras y asentamientos protegidos de artillería.

— Construcción de atalayas de vigilancia y guardia diurna y nocturna de las mismas.

3. La flota destinada a la persecución de los ingleses, escogida entre los mejores barcos de Acapulco, tenía la misión de capturarlos y evitar a toda costa que ninguno de los navíos que se esperaban de Filipinas cayera en sus manos.

En las naves seleccionadas habría de embarcar la infantería preparada en el puerto, y una compañía de soldados que, destinados a pa-

cificar a los indios chichimecas, se había enviado con toda urgencia a Acapulco.

La flotilla debía ir costeando hacia el norte sin dejar de revisar puerto ni abra donde el enemigo pudiese esconderse, hasta la punta de California. Caso de no encontrar al enemigo, debía seguir la ruta de Filipinas hasta la isla de los Cedros, sin pasar más adelante, para regresar convoyando las naos de oriente hasta Acapulco, si tampoco hubiese aparecido el enemigo.

El general de la flota de Nueva España no tenía las instrucciones tan pormenorizadas como el del Perú sobre cómo combatir o prepararse, confiando el virrey en su oidor de Méjico, Diego García de Palacio, constituido como mando naval, dejó a su arbitrio los pormenores: «hareis en la prosecucion del dicho viaje lo que mas os pareciere combenir que todo lo fio, y remito a vuestra prudencia, y buen entendimiento».

Pese a las extremadas precauciones y medidas tomadas, los ingleses escaparían y una de las naos de Filipinas, la *Santa Ana*, era capturada el 14 de noviembre de 1587, tras una defensa tan heroica como inútil por carecer de artillería.

VI

INGLESES Y HOLANDESES

El perfeccionamiento de la defensiva. La última tentativa inglesa

La reacción frente al ataque de Cavendish al litoral americano puede considerarse como un logro en el lento perfeccionamiento de la defensiva española.

El sistema de alarma y aviso por mar y tierra, y el de atalayas costeras había permitido poner en defensa a las poblaciones y en alerta a los barcos.

El celo desplegado por el virrey del Perú respecto a la protección de su jurisdicción con tropas locales y refuerzos enviados desde Lima, permitió que el enemigo fuera rechazado en varias localidades, y en otras que no consiguiese ni botín ni rescate, al presentársele oposición en todos sus desembarcos, aunque la fuerza naval hubiese vuelto a reincidir en los viejos errores tácticos.

Aún parecía haber oportunidades para la osadía de más corsarios.

El 22 de junio de 1593 zarpaba de Plymouth Richard Hawkins con dos navíos de 250 y 100 toneladas respectivamente, y un patache de 60 toneladas, con 200 hombres a bordo, para seguir la ruta Canarias-Guinea-Cabo Verde-costa del Brasil, y continuar después al Magallanes.

Sólo la capitana denominada *Dainty*, «fuerte y muy escogido», y con 20 piezas de artillería y 100 hombres, consiguió cruzar el Estrecho, y, tras hacer aguada en la isla de la Mocha, aparecer en Valparaíso, donde se apoderó de cinco mercantes de los que exigió rescate de cuatro y se llevó uno, que posteriormente quemaría.

Dada la alarma, don García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete y virrey del Perú, ordenó el apercibimiento general, levantó las compañías necesarias y aprestó los galones del puerto.

A la altura de Chincha la flota peruana alcanzaba al corsario que conseguía, sin embargo, escapar por las mejores condiciones marineras de su navío.

Una galizabra y un bergantín, junto con el galeón almirante, preparados en El Callao, salieron de nuevo en su búsqueda, descubriendo el primero de julio de 1594 al buque inglés en la bahía de Atacames.

Tras un día entero de combate se rendía Hawkins con toda su tripulación, a don Beltrán de Castro, general de la Armada del Sur.

Por fin el viejo plan defensivo combinado tenía exito por poder disponer de medios en orden para ponerlo en práctica, siendo de destacar los siguientes aspectos:

— Sólo un importante punto de los planes anteriores había sido desatendido: el cierre del acceso. Abandonado el proyecto de la fortificación del Magallanes, aunque no olvidado, ya que se interrogará a Hawkins sobre si vio españoles en el Estrecho, tampoco se había escuchado aquel consejo de fortificar la isla de la Mocha, que hubiese impedido el refresco y reparo del navío inglés.

— Por primera vez se podía oponer al enemigo una fuerza naval superior compuesta por tres galeones y tres pataches, con la siguiente fuerza y artillería:

La *Capitana*, con 28 piezas «muy gruessas de bronce».
La *Almiranta*, con 30 piezas.
El *San Juan*, con 14 piezas.
En cada patache, cuatro piezas pequeñas y esmeriles de proa, y 30 mosqueteros y arcabuceros en cada uno.
Un total de 500 hombres de mar y guerra había embarcado en los buques.

La respuesta había sido inmediata, indicándose en una relación:

> Parece cosa impossible, mayormente en las Indias, que en menos de ocho días se pusiesse esta Armada tan en orden, para poderse hazer como se hizo a la vela.

Aunque esta primera flota no consiguiera su próposito de entablar combate con el inglés, pudo alcanzarlo y perseguirlo, haciéndole desis-

tir, como en la declaración posterior de Hawkins se hizo patente, de su intento de atacar algunos puertos, obligándole a no proseguir hacia el norte y facilitando la actuación de la segunda escuadra.

— El esfuerzo naval se había podido llevar a cabo sin desatender la misión capital de llevar la plata a salvo y debidamente protegida a Panamá, ya que 15 días antes habían partido otros cuatro barcos bien armados.

— La formación de una segunda escuadra compuesta por una galizabra de nueva construcción, traída de Guayaquil, la galera capitana y el galeón *Santa Ana*, «para si diesse la boz del cosario por aca abajo, poder yr en su seguimiento, sin que hiziese falta el Armada», había resultado de gran eficacia.

Los barcos de poco fondo e impulsión rémica pudieron, por fin, demostrar en el Pacífico, como las galeras de Cartagena lo habían hecho en el Caribe, su bondad para estas misiones de rastreo, y sus buenas condiciones de combate. Naves en buen estado, muy diferentes de aquellas que no pudieron combatir a Cavendish por temor a que se abriesen al primer cañonazo.

— Tanto para guarnición de los barcos como para defensa de la tierra, se habían levantado «las compañías de a pie y de a cavallo, que estan ordenadas», con una rapidez desconocida, contribuyendo la preparación de las fuerzas desplegadas en tierra a impedir los desembarcos, tras el oportuno aviso del doble sistema de barcos rápidos y chasquis terrestres.

— Las previsiones del virrey habían permitido disponer, también por vez primera, de artillería suficiente para los barcos y para los baluartes de tierra.

Ante la adecuada conjunción de medios navales y terrestres suficientes, se echaban por tierra los planes ingleses de penetración en el Pacífico Sur.

Fortificación y vicisitudes de la zona del Istmo

Aunque desde los primeros momentos se establecen determinadas medidas defensivas tendentes a impedir el acceso enemigo, como la propia fundación de la ciudad de Nombre de Dios, no es hasta después de la revista del ingeniero Bautista Antonelli, verdadero «visita-

dor» enviado por Felipe II para la defensa del imperio español, que se organiza un sistema defensivo articulado frente al tradicional y simplista de acudir con el máximo de fuerzas posible, si el aviso llegaba a tiempo, a la desembocadura del río, establecida como primera línea defensiva, y a la casa fortificada de Cruces, segunda línea antes de las propias defensas constituidas por la empalizada de madera de Panamá, que más tarde se convertirá en fortificación en firme.

Con anterioridad a la nueva organización defensiva, se había llevado a cabo una operación de pacificación e integración de los negros cimarrones que respondía a algo más que a meros criterios de política interior.

El temor a la existencia de inteligencias entre ingleses y cimarrones no era imaginario, ya que en 1578 habían conseguido estos últimos irrumpir en el Mar del Sur gracias al apoyo de aquéllos, aunque la pronta reacción del vecindario panameño había logrado derrotarlos.

Preparada una expedición punitiva desde Panamá, a la que se dio notable publicidad a la par que se establecían contactos por medio de negros esclavos y misioneros respetados por los cimarrones, pronto se llegó a un acuerdo insólito que solucionó el problema, en el que se aprobó lo capitulado por Felipe II el 20 de septiembre de 1579: los cimarrones eran absueltos y se les concedía la libertad a cambio de prestar servicios militares gratuitos al Rey, especialmente para reprimir futuras sublevaciones de esclavos.

De Ballano, su base principal, fueron trasladados sucesivamente a unas dos leguas de Panamá, y de allí a Nombre de Dios, para terminar por asentarse a media legua de Portobelo, tras la despoblación de la anterior.

Su fuerza combativa era de unos 200 «negros de guerra», que pasaron a denominarse «soldados mogollones».

Paralelamente Antonelli prepara un ambicioso cordón defensivo de acuerdo con los más modernos criterios de fortificación de la época, pero su sistema requiere tiempo, especialistas y fondos, que sólo pueden acopiarse plazo medio; por ello la defensa se establece en un primer momento con criterios y medios provisionales.

Las primeras obras proyectadas lo fueron en 1587, en la orilla norte del río Chagres, y consistieron en «trincheas».

Al año siguiente el Rey ordena convertir esta primera obra defensiva en una fortificación permanente que Antonelli traza como torre

con plataforma capaz de albergar artillería gruesa, ya que si se instalaba otra de menor calibre, podrían pasar las naves enemigas sin daño alguno, aproximándose a la otra orilla, ya que el río tenía en aquel sector una anchura superior a los 1.400 pasos.

En el proyecto general de Antonelli, la torre y sus aledaños no eran más que un medio para conseguir la verdadera base para una buena defensa: la población del lugar y el replanteamiento de la política defensiva mediante el traslado de la población de Nombre de Dios a Portobelo.

No era este cambio de asentamiento un acontecimiento sin precedentes, ya que a lo largo de la conquista y colonización, los imperativos comerciales y estratégicos lo habían determinado en diversas ocasiones. El traslado de La Antigua a Panamá había constituido un precedente claro en una zona en que la dispersión de la escasa población podía ponerla en peligro.

Junto a los proyectos de construcción, se procedió a abrir los necesarios caminos entre Chagre, Nombre de Dios y Portobelo.

Tanto los frutos de la construcción de la fortaleza de Chagre [1], como los de la sustitución de Nombre de Dios por Portobelo como ciudad cabecera oriental del paso ístmico, no se verían hasta comienzos del siglo XVII, aunque los proyectos y las decisiones correspondan a las últimas décadas del XVI.

Como la construcción de las defensas permanentes habría de tomar necesariamente su tiempo en razón de la escasez de medios y de personal especializado, y el traslado de la población había de hacerse una vez que se hubiese asegurado la zona, Antonelli preparó un plan defensivo de la ciudad de Nombre de Dios en combinación con las trincheras de la boca del puerto.

Para el caso, del todo probable, de que el enemigo a pesar de todo la tomase y persiguiese a sus vecinos en su retirada hacia el río, la manera de evitarlo habría de consistir, en opinión del ingeniero, en levantar en el paso de la sierra de Capira un reducto de piedra seca donde unos pocos mosqueteros podrían detener el avance y penetración del enemigo por tierra.

En cuanto al río, se podía atravesar con una cadena de troncos cruzados y unidos por eslabones de hierro con una balaustrada prote-

[1] En adelante conocida como San Lorenzo el Real de Chagre.

gida, desde donde podrían cruzar fuego sobre las posibles embarcaciones enemigas, con sendas trincheras en ambas orillas.

Sólo en algunos aspectos se seguirían estas directrices ante la noticia del asentamiento de corsarios en Trinidad.

La Audiencia de Panamá, constituida en Junta de Guerra, determinaría volver al viejo sistema de dispersión de fuerzas poniendo en Nombre de Dios un presidio con algunos soldados y piezas de artillería, bajo la protección de un antiguo fuerte, y haciendo otro tanto en Portobelo, ciudad a la que se había protegido con trinchera, mientras se enviaban otros efectivos a Chagre y Casa de Cruces.

La llegada de Drake en 1595 hará cambiar las directrices, abandonándose el fuerte de Nombre de Dios, tras poner a salvo la artillería, y haciendo lo mismo con Portobelo, ya que la trinchera podía ser sorprendida por la retaguardia si se llevaba a cabo un desembarco en otros lugares; el capitán general, don Alonso de Sotomayor, restableció más o menos los puntos defensivos señalados por Antonelli, cerrando el camino real de Cruces con el levantamiento de una trinchera en las alturas de Capirilla, y fortaleciendo el río más a retaguardia, a la altura de Gallincoja, y también en Chagre.

El antiguo corsario Drake se presentaba ahora como general de una poderosa armada inglesa que, con 28 naves, había atacado infructuosamente Gran Canaria y Puerto Rico.

La ofensiva se lanzó por las dos rutas posibles: por tierra y por el río

Por el camino de tierra avanzó la infantería inglesa guiada por un mulato del país hasta el emplazamiento del fortín y estacada que comenzaron a atacar hasta que la llegada de un refuerzo desde Ventas de Chagre les hizo retirarse con numerosas bajas.

El otro eje de progresión, constituido por barcazas que debían seguir el curso del río, no tuvo ocasión de utilizarse, ya que al conocer la huida y persecución por los españoles de la primera columna, Drake ordenó desembarcar y proteger su retirada.

El 15 de enero de 1586 se hacía de nuevo a la mar la flota inglesa, cuyo general falleció poco después.

El viejo Portobelo, con los baluartes y traveses de gruesos troncos y las cortinas intermedias de piedra seca, y también Nombre de Dios, habían sido incendiados, pero los planes de ataque a Panamá desde el Mar del Norte habían fracasado estrepitosamente pese a las grandes fuerzas empleadas.

El ataque inglés había puesto de manifiesto los puntos estratégicos a proteger con mayores medios; el fuerte de San Pablo se levantó junto a la trinchera del cerro de Capirilla, y se construyó otro para obstaculizar la entrada de un nuevo camino de comunicación con Panamá, descubierto por el capitán Magán que, aunque guardado por el más absoluto secreto, corría el riesgo de que su conocimiento llegase a los invasores, dados sus enlaces con el elemento esclavo de la zona, aunque ese peligro parece ya totalmente superado pues «las vezes que han entrado en otro tiempo fue por que fueron guiados de los Negros que andaban levantados, los quales no hay agora».

El esfuerzo principal se centró en la reconstrucción de Portobelo y en la nueva ruta Panamá-Portobelo que pudo terminarse en el tiempo récord de dos meses, «dexando la sierra de Capira sobre la mano izquierda, que viene a salir cerca de la Venta de la Quebrada, y a salvarse todo el camino malo».

Lo primero en repararse de Portobelo fueron las trincheras; en el morro de la boca del puerto se construyó provisionalmente una plataforma artillera y una torre de planta cuadrangular.

Posteriormente se irían fabricando las defensas definitivas de la entrada sobre las trazas de Antonelli, mientras la ciudad se iba convirtiendo en la plaza fortificada idónea para la carga y descarga de las flotas y la defensa general avanzada del acceso norte, con los siguientes elementos:

— El castillo de San Felipe Sotomayor, que disponía en su nivel superior de una torre con revellín y dos grandes baluartes laterales, y en su parte inferior, la plataforma denominada de Santa Bárbara y la plaza de armas.

Situado a la entrada del puerto en su parte norte y al pie de un gran cerro, sus gruesas murallas, parapetos y plazas, de piedra ligada con un barro colorado especial y cal formando «una mezcla tan fuerte como la misma piedra», eran resistentes al fuego artillero de la época de forma que «ninguna bala, por gruesa que sea, hace efeto en ella, porque embraza sin hender ni astillar».

— El castillo de Santiago del Príncipe, construido junto a la ciudad por su lado sur con piedra de arrecife, situado «al remate de una cuchilla que baja de una loma alta, que se prolonga todo el puerto».

En la parte que abrigaba, con más de 10 brazas y media de profundidad, podían acogerse 300 galeones y más de 1.000 embarcaciones pequeñas, constituyendo el fondeadero habitual de las armadas y flotas.

— Fortificación de la zona de Triana, inmediata al cerro del Chorrillo, a fin de que la ensenada de la Caldera estuviera también dominada por el fuego propio.

Con estas prevenciones llevadas a cabo dentro del plan general de fortificación en firme, se pensaba haber dado con la solución definitiva «y de esta manera no podrá entrar entrar Navío de mal hazer, sin que sea echado a fondo».

Pese a las grandes fortificaciones emprendidas, Portobelo caería en febrero de 1601 en manos de William Parker, que haciéndose pasar ante los centinelas del castillo por un convoy español con carga de materiales para la finalización de las obras de fortificación, consiguiría penetrar en el puerto con dos galeones, dos pinazas, dos lanchas y tres embarcaciones menores, tomando la ciudad por sorpresa y escapando de nuevo ante los fuegos de los castillos.

El saco de la ciudad demostraba que la defensiva no podía basarse solamente en costosas fortificaciones, sino también en el buen trazado de éstas, de forma que pudiesen cruzar fuegos debidamente sin dejar hueco fuera del alcance de la artillería. Sin embargo, el fallo principal había que imputárselo al elemento humano: mandos, soldados, artilleros y vecinos.

Con razón se quejaba Antonelli al Rey en 1595, aunque refiriéndose principalmente a Panamá:

> certifico a Vuestra Magestad que no e hallado a un soldado que sepa que es ofender y defenderse sino es tratar y contratar, que esto generalmente es en todas las Indias.

Se carecía de un mando militar adecuado que, como don Alonso de Sotomayor, veterano de Flandes y de Chile, en la jornada anterior, dirigiera la defensa.

El pésimo juego de los cañones españoles puso de manifiesto la falta de entrenamiento y tino de unos artilleros improvisados.

El complejo defensivo no variaba mucho por lo que respecta al emplazamiento de sus puntos clave, aunque sí respecto a la importancia y fuerza de sus fortificaciones, a las que termina por presidiarse con tropa reglada.

La fortaleza de Chagre, boca del río, la plaza de Portobelo, «llave de todo este reyno y el del Pirú», y el sistema de trincheras y torres del

camino de Panamá constituirían, a partir de entonces y de una manera mucho más decisiva, el muro contenedor de las intentonas contra el Mar del Sur, aunque su propia fama y la experiencia de Drake no diesen ocasión por ahora a nuevas pruebas.

En la ciudad de Panamá no se toman en esta época especiales medidas defensivas, al considerarse suficientemente a cubierto de cualquier ataque, pese a que don Alonso de Sotomayor, cuando prevenía la zona contra la ofensiva de Drake, estuvo estudiando el emplazamiento de una fortaleza en el puerto y otra en Perico e «hizo para ello cabildo abierto, y se resolvió que se hiciese»; sin embargo, en 1610 aún carecía de defensas en firme.

Aparecen los holandeses en el Pacífico

Las compañías comerciales holandesas, en pleno desarrollo, sintieron la necesidad de buscar nuevas vías de expansión más remunerativas que las intentadas en el Caribe.

El propio espíritu comercial de las Provincias Unidas y la imposibilidad de traficar por razón de la guerra con España y Portugal había impulsado a buscar nuevos mercados en las lejanas colonias asiáticas y del Pacífico, donde se esperaba obtener grandes beneficios, rompiendo por la fuerza la resistencia oficial a contratar sin licencia de las correspondientes casas de contratación.

Las primeras intentonas habían sido llevadas a cabo en las regiones controladas por las factorías portuguesas, y su ruta normal hacia el Maluco había sido la de ida y vuelta por la costa africana y el cabo de Buena Esperanza.

Asegurado el rendimiento de las empresas en Oriente, el siguiente paso tendría la misma meta final, pero intentando el nuevo camino abierto por los ingleses en Magallanes, lo que daría la posibilidad de tantear de pasada las costas atlánticas y del Pacífico bajo el dominio español.

Las características propias de las incursiones holandesas, que las distinguirían de los últimos ataques ingleses en el Pacífico, serían las siguientes:

— Carácter predominantemente comercial, por lo que llevaban las bodegas repletas de mercaderías para ser cambiadas por oro y plata.

— Objetivo final: el de regresar por las Molucas al objeto de cargar especias.

— Objetivo secundario, sólo practicable en el caso de ofrecerse grandes facilidades: el de poblar y establecer una base fortificada en el Pacífico sur.

— Gran apoyo militar y artillero para forzar la contratación.

— Utilización de grandes tonelajes, superiores a los ingleses.

— Ejercicio de la piratería y el corso en caso de indefensión por parte española o notoria supremacía.

— Ausencia de intencionalidad política, o mucho menos patente que en el caso de los corsarios ingleses.

— Conocimientos previos del área, geografía y posibilidades obtenidos de los ingleses.

La primera expedición, al mando de Jacques Mahu, salió de Rotterdam el 27 de junio de 1598 con cinco naves, de las que la capitana era de 600 toneladas y portaba 40 cañones; otras dos eran de 400 toneladas y 26 piezas; una cuarta, de 250 toneladas y 20 cañones, y la última, un patache, tenía 80 toneladas y estaba armada con 19 cañones. Un total de 547 hombres componían la dotación.

Se trataba, pues, de una armada fuertemente artillada y de gran tonelaje medio, para llevar a cabo una ambiciosa empresa. Su armamento personal era, asimismo, muy completo y variado.

A sabiendas de las dificultades y tormentas que tendrían que arrostrar, llevaban los aparejos «tresdoblados», es decir, tres juegos de los mismos para no verse desarbolados [2].

Siguieron la ruta de Cabo Verde, recorriendo la costa africana, para cruzar el Atlántico a la altura del Gran Golfo de Guinea, al mando del almirante Simón de Cordis, por muerte del general.

Una vez en Río de la Plata, una de las naves se adelantó hasta Buenos Aires para tratar de poner en práctica ese nuevo sistema de comerciar por las buenas o de fuerza. La reacción española puso de manifiesto la actitud hostil de sus autoridades, que se negaban a quebrantar la estricta disciplina mercantil, pese a que del trato con los holandeses les resultara ventajoso, ya que «No entrando mercancías por este puerto, es imposible venilles de ninguna parte, porque las que vie-

[2] O lo que es lo mismo, privados de palos con sus vergas.

nen de Panamá al Perú, cuando llegan aquí no hay plata con que comprarlas».

Sólo dos de los navíos y el patache consiguieron cruzar el Estrecho, en tan malas condiciones que el patache se entregó a las autoridades españolas de Chile y los dos navíos, con sus dotaciones muy mermadas, no se atrevieron a atacar una costa ya prevenida con la que habían intentado, también sin éxito, comerciar; por esto se dirigieron hacia las Molucas a fin de resarcirse de las pérdidas embarcando especias. Uno de ellos acabaría por ser tomado por los portugueses y el otro se perdería en Japón.

La primera expedición holandesa fracasaba por completo y con ella el intento de imponer el trato comercial.

Pero analicemos la capacidad de reacción española.

— El servicio de información había funcionado desde el momento de los preparativos en Amsterdam, dándose la noticia a España, y de allí a los territorios americanos y, especialmente, al Perú. El aviso incluía no sólo la salida de la escuadra de Mahu, sino de otra más con el mismo objetivo.

— La alarma se dio en cuanto uno de los navíos holandeses tocó tierra de la isla de Santa María, por medio de una embarcación ligera.

La costa chilena estaba bien defendida con tropas y auxiliares, preparados para combatir no sólo contra los intrusos, sino también contra los indios rebeldes; igualmente la peruana, hasta el punto de no preocupar ningún desembarco al virrey don Luis de Velasco, quien exponía:

> Lo que aquí a mi cargo está, yo lo he reparado, de manera que él (el corsario) no osará saltar aqui en tierra, y si saltare será para su daño.

Los corsarios, en efecto, optarían por ir hacia el oeste o entregarse.

— Los medios navales frente a la amenaza de ambas escuadras holandesas se dividieron, situándose una de las agrupaciones, compuesta por dos galeones y un patache con 300 hombres, en la costa chilena; mientras que otra, más poderosa y compuesta por cuatro galeones, otro patache y 700 hombres, aguardaba frente a Lima.

Ambas tenían la misión principal de destruir a cualquiera de las formaciones enemigas antes de que pudieran agruparse; la primera de-

bía también colaborar con las tropas de tierra chilenas evitando toda relación de los holandeses y los araucanos, mientras que la segunda, adelantada hasta Pisco y Paracas, quedaba a la espera de la flota enemiga, en el caso de que ésta consiguiera escapar a la primera.

En El Callao se aprestó también un galeón nuevo, que, junto a la galera surta en la rada, debía proteger el puerto y la capital del virreinato.

La escuadra principal recibiría posteriormente instrucciones de la Audiencia de Panamá, a donde se había dirigido para transportar la plata custodiada en Payta, a fin de formar una tercera barrera contra los corsarios a la altura de las Californias, fin de la etapa americana de las anteriores expediciones que habían tomado la ruta de Filipinas.

Tal y como los informes aseguraban, había zarpado de Rotterdam el 13 de septiembre de 1598 una segunda flota, equipada por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, al mando de Oliverio Van Noort y compuesta por cuatro naves, dos grandes (el *Mauricio* de 500 toneladas, y el *Enrique Federico)* y dos menores (la *Concordia* y la *Esperanza),* tripuladas por unos 250 hombres.

Tras hacer escala en Plymouth para recabar todo tipo de información y embarcar como piloto a uno de los de Cavendish, se dirigieron a la isla portuguesa del Príncipe y de allí a Río de Janeiro, para desembocar en el Pacífico el 29 de febrero del siguiente año la capitana y la *Concordia,* únicos buques supérstites.

Poco tiempo permanecieron en aguas costeras, ya que tras atrapar un par de embarcaciones menores a lo largo de la costa chilena, tomaron acto seguido la ruta de Filipinas, en cuanto tuvieron noticia del dispositivo naval preparado para su caza.

En el camino hacia las islas de Poniente, a través de la dotación de un sampán chino capturado, se enteran del estado de cuasi indefensión de Manila, por encontrarse la mayoría de sus fuerzas de mar y tierra empeñados en una de las frecuentes campañas contra los moros de Joló.

Con la capitana, dotada de 24 cañones de bronce y otro de los barcos con 10 piezas, se presentó Van Noort al abrigo de la isla de Corregidor en espera del galeón de Acapulco que no se había atrevido a acechar en aguas americanas por temor a las escuadras peruanas.

Fortalecido Cavite contra cualquier ataque, dos pequeños buques (una galizabra y un patache) armados apresuradamente en el arsenal

con once piezas de artillería cada uno y 200 hombres, atacaron los buques holandeses; en este ataque resultó hundida la capitana española y apresado el buque auxiliar holandés.

Sin esperar la revancha, el último navío holandés emprendía el retorno a Amsterdam, con la tripulación diezmada.

El sistema de alarma y la movilización rápida de la costa americana y filipina había alcanzado plena madurez y efectividad; los medios navales y artilleros se habían incrementado y los planes de acción resultaron apropiados.

Sin embargo, sigue sin llevarse a cabo una acción coordinada entre las diversas fuerzas, consecuencia, una vez más, de la carencia de un mando militar único. Las medidas de comunicación inmediata con Filipinas y de protección de los barcos de esa ruta habían vuelto a probar su ineficacia.

En términos generales puede afirmarse que el dispositivo defensivo español resultó suficiente frente a los primeros ataques holandeses.

Cañete, el fracaso de una estrategia

A principios del siglo XVI la estrategia defensiva del Mar del Sur, basada en la experiencia de los ataques corsarios de ingleses y holandeses, está sustentada sobre estas premisas:

— La defensa del Pacífico es responsabilidad del virrey del Perú, ya que los puntos de acceso al ámbito y la mayor parte de éste corresponde a su territorio.

— El mayor esfuerzo defensivo del acceso norte se presenta en Portobelo y Chagres, que forman un primer cordón defensivo de suficiente entidad como para contener al enemigo, al menos mientras se pone en guardia Panamá y el resto del virreinato.

— El acceso por el sur, utilizado por la práctica totalidad de los intrusos anteriores, constituye la preocupación primordial; se articula la defensiva de sur a norte.

— Se parte de la base de que cualquier enemigo que penetre por el sur ha de llegar muy castigado y en corto número.

Los peligros, tempestades y enfermedades, que suelen cebarse sobre las flotas que realizan la travesía, son considerados como el mejor aliado del aislamiento español, así como el desconocimiento de la na-

vegabilidad del Estrecho en sentido contrario, que obliga a dar la vuelta al mundo a cada una de las expediciones.

— El sistema de alarma en la costa chilena no se organiza con medios propios de la administración virreinal, sino que se confía a las múltiples embarcaciones privadas de cabotaje, a las que se compensa económicamente por dar el aviso.

— Al objeto de dar prontamente la alarma de la presencia de extranjeros y de evitar que el enemigo aproveche el lugar para reponerse tras cruzar el Estrecho, se reconstruye el fuerte de Cañete, que había sido destruido por los araucanos; con ello se atendían las repetidas voces que pedían una fortificación junto a La Mocha, el frecuentado refugio de piratas, con demasiadas facilidades para un imprevisto asentamiento.

— A los medios navales, considerados como la fuerza principal del Reino, se les asigna la doble misión de protección portuaria y de costas, y la de los navíos y rutas comerciales. Sin embargo, el transporte, a salvo del de la plata en las épocas en que éste se lleva a cabo, tiene carácter prioritario, por lo que el potencial se divide.

— La flota de la plata la suelen componer cuatro o cinco mercantes desarmados y con pocas posibilidades de armarlos, propiedad de particulares «que a un pelotazo no ay Navio de estos otros que no los desbaraten» y dos o más barcos del Rey en los que se incluyen la capitana y la almiranta. En esta flota embarcaban 200 soldados del presidio del Callao.

— En el puerto del Callao queda una fuerza naval destinada a acudir a la parte amenazada, a entablar combate con un enemigo que se estima debe contar con una fuerza inferior, y a la protección de la base principal.

— En las épocas en que las fuerzas navales están reunidas, se destacan algunas unidades de patrulla por las costas chilenas, misión que comparten con la de avituallamiento de las fuerzas destacadas en Chile.

Disparidad de misiones y dispersión de esfuerzos, que conducirán al fracaso y a la derrota, al fallar una de las principales premisas del sistema defensivo.

Tras los últimos ataques del siglo anterior, la tranquilidad volvió a reinar durante otro corto periodo hasta que, en la primavera de 1615, se volvieron a tener noticias de la presencia de holandeses frente a Valdivia.

No se trataba de las habituales una o dos naves supervivientes del paso del Estrecho, sino por el contrario de una flotilla completa, de cuatro naos de las que la capitana y la almiranta eran de 650 y 500 toneladas respectivamente, montando cada una 70 piezas de artillería, y las otras dos, de 250 toneladas y 24 piezas; acompañadas por un patache de 150 toneladas y doce cañones; 800 hombres componían su dotación.

Era la flota que, al mando de Joris van Speilbergen, había salido de Amsterdam el 8 de agosto del año anterior aprestada por la Compañía de Indias (la «gran compañía para el tráfico» de que hablan las relaciones confidenciales españolas), tripulada por gente reclutada en Alemania, Flandes y Francia, y que, por la vía de Cabo Verde y Brasil, había cruzado el estrecho y atacado las islas de la Mocha y Santa María, para luego fondear ante Valparaíso que sería incendiado.

A pesar del indudable poderío comparativo de esta fuerza naval, su objetivo final era primordialmente comercial, característica común con las anteriores expediciones holandesas, pudiéndose resumir sus fines en tres grandes grupos:

— Piráticos y corsarios. Centrados en la obtención de lucro mediante el asalto a buques y puertos, y sobre todo en el rescate de prisioneros, siendo de señalar el especial cometido asignado, al parecer por el propio Mauricio de Nassau, de capturar a un personaje importante, a fin de canjearlo posteriormente por un pariente suyo prisionero de don Juan de Silva, gobernador de Filipinas.

A punto estarían de lograr este último objetivo cuando, a la altura de la punta de Santa Elena, se les escapó un navío en el que iba embarcado el presidente de la Audiencia de Quito, «hombre muy rico para dallo por el sobrino del Conde Mauricio».

— Político-militares. Mediante la destrucción sistemática de la flota y poblaciones, a fin de debilitar al enemigo y distraer soldados y esfuerzos destacados en Flandes.

La razón principal del ataque al Callao será la de quemar los numerosos buques mercantes surtos.

— De recopilación de información; por medio del estudio detallado de puertos y costas, a fin de llevar a Holanda la propuesta de un buen asentamiento holandés en la zona de Valdivia.

A este objeto se llevaban a bordo dos cartógrafos, que serán también los dibujantes de la batalla de Cañete.

Una vez más pondrán también en práctica el sistema de secuestrar negros que en el futuro puedan ser buenos informadores y enlaces con los elementos revoltosos del virreinato, y el de retener españoles a fin de obtener datos de interés.

Con posterioridad a la batalla naval, se sabrá que con los corsarios iban algunos antiguos comerciantes extranjeros que habían tenido tienda en Lima y que les habían servido de informadores, lo que desatará una ola de xenofobia en todo el Perú con gran crítica de la política del gobierno, afirmándose que:

> Su Magestad hace mal en consentir estrangeros en estos Reynos, por que hay muchos que quando estan entre nosostros hacen como christianos, y que son hereges en viendose en su tierra, y questos animan a los que no han pasado aca y les dicen las fuerzas de las Yndias y Puertos y Lugares dellas.

La experiencia adquirida por la expedición de Van Noort tampoco había sido despreciada, pues Spielbergen llevó consigo uno de sus pilotos.

— Propiamente comerciales. Para ello llevaban en las bodegas encajes, ruanes y holandas y «mas de 600.00 patacones para rescatar especería», cantidad que, en buena parte, pertenecía a la inversión del propio Mauricio de Nassau [3].

El objetivo final era, por lo tanto, el de comerciar en «las Yslas del Clavo donde van», llegando por la ruta del este, por donde los portugueses estaban menos apercibidos, ya que la ofensiva general holandesa contra sus posesiones orientales se estaba llevando a cabo en esa época por el otro flanco, consiguiendo establecer factorías en el Moluco.

Don Rodrigo de Mendoza, sobrino del marqués de Montes Claros, virrey del Perú, llega con la Armada de la Mar del Sur a Valdivia a principios de enero de 1615, sin encontrar al enemigo, por lo que regresa precipitadamente al Callao a fin de no dejar este puerto desprotegido.

[3] Gobernador de Holanda y Zelanda, capitán y almirante general de las Provincias Unidas.

Una vez en puerto se presenta la necesidad de remitir la flota de la plata a Panamá, por lo que se divide la armada y, pocos días después, se reciben noticias fehacientes de la presencia de los holandeses ante Cañete.

Hacia allí parte don Rodrigo con la única fuerza disponible consistente en dos galeones de guerra reforzados con otros tres mercantes y un patache.

A unas 15 millas de la costa se descubre al enemigo al atardecer del 17 de julio, tras haberse recibido, por medio de un barco aviso del corregidor de Cañete, un mensaje por el que se comunicaba que el enemigo venía con pocas fuerzas.

Sin atender el consejo de su almirante, que pretendía esperar al día siguiente, y ante el temor de que el enemigo escapara durante la noche, el general provocó la batalla en la que resultaron hundidos el patache, y más tarde la almiranta, retirándose los demás.

El primer cinturón defensivo había sido superado y el camino al Callao quedaba expedito.

Tras un corto período de apresto de los barcos después de la batalla, el 21 de julio se presentaban los holandeses ante El Callao, que, sin embargo, no se atrevieron a asaltar.

El 8 de agosto atacaron Payta a la que incendiaron, y posteriormente Guarmey, para seguir hasta Acapulco y dirigirse acto seguido rumbo a las Marianas y las Filipinas.

Los barcos holandeses eran fuertes y bien construidos. Sobre su tonelaje no hay unanimidad entre las declaraciones de avisos y testigos, hablando algunos de hasta más de 1.000 toneladas para los buques mayores y otros lo reducen a 450. Nosotros nos hemos hecho eco de la relación de un tránsfuga francés, que estuvo embarcado con Spilbergen, como más verosímil, que habla de la capitana y almiranta holandesas como de navíos del tonelaje medio de la época, que debieron de parecer muy superiores a los poco avezados ojos de los vecinos del Perú.

De lo que no cabe duda es de que se trataba de naves resistentes que habían demostrado su capacidad de salvar los peligros (aunque una de las naves menores se había perdido al parecer en el Estrecho), gracias también a las extremadas precauciones tomadas, navegando durante el día y dando fondo de noche en lugares abrigados.

Respecto de las mayores, se comenta: «son naos de mucha fuerza que traen costado y contracostado», especialmente preparadas para este

tipo de campañas, «muy bien hechas y recogidas» y con medidas de seguridad desconocidas por los españoles, velamen para grandes singladuras y «aforrado el pañol con hojas de lata».

Los barcos españoles que se le oponen en Cañete son seis, de los que sólo los dos mayores son galeones de guerra: la capitana *Jesús María*, de 400 toneladas y 22 cañones, y la almiranta *Santa Ana*, con 12 piezas. El resto, mercantes armados de cuyo escaso porte nos habla su débil artillado, eran el *Carmen*, de 8 cañones, el *San Diego* (sin artillería alguna), el *Santiago*, con 8 piezas, y el patache *Rosario*.

Aunque de la capitana se hacen alabanzas, las condiciones marineras de la almiranta eran francamente malas, calificándose como «zorrera y de mal timón», lo que determinó que quedara rezagada en el combate.

Del mero cotejo de tonelajes, condición de los buques y artillado se desprende la gran ventaja holandesa y la falta de prevención y poco valor de la información obtenida por los españoles.

A bordo de la armada española iban 1.400 hombres de mar y guerra, mientras que en las naves holandesas sólo 800. Sin embargo, la profesionalidad de estos últimos y el entrenamiento, tras largos meses de navegación, cambiaba por completo el signo de la ventaja.

Los navíos españoles llevaban una vez más dotaciones bisoñas y soldados reclutados precipitadamente; respecto de los holandeses, señala un testigo: «Cada uno de los enemigos hace por lo menos tres oficios, que acude a ser Ynfante, Artillero y Marinero».

A la superioridad holandesa en el combate se unió una precipitación sin análisis por parte española y una ausencia total de plan táctico.

Al parecer no entraba en los planes holandeses el presentar batalla, atentos más al lucro sin riesgo que a las victorias militares, pero al ver la situación tan fácil se decidieron a aceptar combate ya que «como vieron que no se habian juntado nuestros Navios cobraron mucho mas animo», abundando otro relator en que «visto el enemigo que nuestra Armada se habia desapartado cobraron animo». Cada barco español entró en combate sin orden de batalla alguno.

Aunque la ventaja en combate de las naves intrusas estaba fuera de toda duda y a pesar del hecho de ser las apropiadas para hacer grandes singladuras y cruzar los océanos, tenían el defecto de ser menos marineras, debido a su mayor tonelaje y distinto velamen que los mercantes españoles del Pacífico.

La embarcación que conducía al presidente de la audiencia quiteña pudo escapar fácilmente a la caza, pese a haberse aproximado mucho al creerlos españoles, y pese a ir cargado.

La ventaja corsaria de la nave de Drake no la tenían las holandesas, de las que comenta una relación:

> haberse experimentado quan malos navios de balona (por bolina) son para esta mar los del enemigo, y la bentaja que le hacen los nuestros.

Las naves holandesas llevaban a bordo cinco lanchas y cinco bateles para ser utilizados como medios de abordaje y desembarco.

Los múltiples bastimentos, armas, pólvora y vituallas de la flota muestran una expedición bien preparada y dotada de pertrechos de respeto que les permitieron reparar rápidamente los daños sufridos en el combate por su almiranta,

> de manera que en diez dias despues de la batalla han estado galafateándola y aderezandola, y que las velas se las hicieron pedazos, y que luego sacaron otras nuevas y se las echaron con mucha priesa.

Las prevenciones españolas en tierra resultaron bastante eficaces, destacando la del Callao, donde fue emplazado un cañón de grueso calibre, bien servido y empleado, para que el enemigo desistiese del ataque.

Payta, aunque en medida proporcional a su escasa entidad, también estaba preparada y se defendió desde sus estacadas defensivas, que, al no ser cerradas ni completas, pudieron ser rodeadas por los medios de desembarco enemigos.

En Acapulco se disponía ya de una «fuerza» o fortín con batería de nueve piezas, desde la que se hizo fuego a los navíos con los que se pudo llegar a una transacción, reiterándose a cambio de algunas vituallas.

Los daños del enemigo no fueron de consideración, ya que se había dado la oportuna orden de retirar tierra adentro todo lo que pudiera serles de utilidad.

La flota, de vuelta de Panamá, y tras dejar en Manta al nuevo virrey, príncipe de Esquilache, se reunió con los restos de la derrota en Cañete constituidos por el *Jesús María,* al que se había aumentado su

número de bocas de fuego hasta 32, y la nao *Carmen,* con doce cañones. Tan sólo en estos dos buques iban esta vez embarcados 500 hombres que habrían de reforzar las dotaciones de los de la flota de Panamá, ya que la experiencia de Cañete había mostrado que llevando mucha gente apiñada para intentar el abordaje, «como tiene una bala más en qué dar, hace mucho más daño».

La armada se dirigió al norte en busca del enemigo que ya había abandonado el litoral americano.

Un exceso de confianza en la fuerza del enemigo había traído como consecuencia una derrota naval, pero el objetivo defensivo general se había cumplido una vez más, no consiguiendo los holandeses ninguno de los suyos.

La incapacidad de adaptación a nuevas exigencias y descubrimientos

Cañete había supuesto el fracaso de una política estratégica basada en la premisa fundamental de que la mejor defensa la proporcionaba la propia naturaleza y la peligrosidad del estrecho de Magallanes, que reducían la fuerza invasora a límites que otorgaban la superioridad a las exiguas fuerzas locales.

Esta experiencia, junto con la también probada del error táctico de dividir las fuerzas navales del virreinato peruano, se reconoció desde los primeros momentos, pero no fue suficiente como para determinar un cambio en la política general defensiva.

Otros factores determinantes abogaban por una continuación de las líneas maestras, consideradas como mal menor.

El estrecho de Magallanes seguía revistiendo la misma peligrosidad de antes, y frente al éxito que había conseguido Speilbergen de introducir una fuerza naval considerable, se oponía la experiencia de todas las expediciones anteriores, que habían visto reducidos sus efectivos en más de dos tercios de su potencial, no sólo por lo que respecta a número de barcos, sino también a las dotaciones, diezmadas por las epidemias, y a su propio espíritu de lucha.

Las pérdidas ocasionadas por el ataque holandés habían sido más «de punto de honra» que de envergadura económica, y cualquier cambio de criterio defensivo (incremento de los efectivos navales de forma

que se pudiesen constituir dos flotas suficientes y fortificación de la costa en forma parecida al sistema atlántico) ocasionaría un incremento tal del gasto que el riesgo no parecía justificar.

La única medida a tomar era la de reponerse de las pérdidas sufridas en la batalla y perfeccionar los medios, aunque no el sistema, dentro de los reducidos límites impuestos por las exigencias tradicionales de la preferencia absoluta de la remisión de la plata y de no incrementar, sino en menor medida, los gastos en defensa.

Si en la estrategia española se seguía contando con el «general Estrecho» en forma parecida a aquella del «general Invierno» con la que contaría el ejército ruso frente a la invasión napoleónica, por parte holandesa seguía existiendo el miedo a los peligros de su paso conocido y el ansia de encontrar otro menos arriesgado.

La iniciativa de descubrirlo no correrá a cargo de la privilegiada compañía holandesa de las Indias Orientales, sino en contra de su prohibición de utilizar este tránsito a todo buque ajeno.

El 14 de julio de 1615, a bordo de dos buques de pequeño tonelaje, el *Concordia* y el *Horn*, zarpaba la expedición de Jacobo Lemaire y, tras siete meses de navegación, llegaba a las regiones más australes de América donde descubriría el 18 de enero de 1616 un paso entre la Tierra del Fuego y una isla que recibió desde entonces el nombre de isla de los Estados, en honor de las Provincias Unidas de Holanda y Zelanda.

El paso, que se denominaría estrecho de Lemaire, situado más al sur, resultaba de más fácil acceso que la boca descubierta por Magallanes.

Progresando hacia el sur, doblaron el cabo final del continente que denominaron de Hoorn, en honor de la ciudad natal de Schouten, capitán de la *Concordia*. Una vez en el Mar del Sur, arrumbaron a Batavia, donde los comisarios de la Compañía de Indias, principal beneficiaria del viaje, arrestaron a los expedicionarios; poco después moría Lemaire.

Al publicarse el relato del viaje y llegar su noticia a España, el Consejo de Indias manifestó las graves consecuencias para la seguridad del Pacífico del descubrimiento de un paso menos peligroso.

Estudiada con detenimiento la situación, se decidió enviar una expedición que comprobase la exactitud de las referencias y que se percatase de las posibilidades de población y fortificación de la zona, en forma parecida a lo intentado en el estrecho de Magallanes.

Si se comprobaban como factibles estas posibilidades, se podía establecer una nueva ruta comercial entre España y el Mar del Sur, cuya seguridad podría ir a costa de los comerciantes sevillanos y peruanos, que serían sus beneficiarios.

Lo cierto es que de mucho tiempo atrás se intuía la posibilidad de la existencia de otros pasos más australes; así en 1549 se ofrecieron unos pilotos para «ir á descubrir el estrecho de Magallanes por la parte del Sur, que entendían era isla y no tierra firme», y el propio Drake había llegado, como hemos visto, a esa misma conclusión.

Sin embargo, entonces no resultó de interés ese descubrimiento, ya que era más aconsejable mantener desconocidos los accesos.

Sólo un descubrimiento por parte de otra potencia podía poner en movimiento, como lo hizo, la reacción española.

La primera medida se tomó desde el virreinato involucrado, Perú, con carácter inmediato, en 1617, encargándose a Juan Morel con dos carabelas el reconocimiento de la zona y la elección del emplazamiento de las fortificaciones.

Su información y demarcaciones se remitieron a España, donde se estaba ya preparando otra expedición a fin de obtener también los datos desde la orilla atlántica, y contrastarlos.

El 27 de septiembre de 1618 salían del puerto de Lisboa dos carabelas fabricadas expresamente para esta misión, que probarían de nuevo las excelentes cualidades de este tipo de barcos para la navegación y el descubrimiento.

Se trataba de las naves denominadas *Nuestra Señora del Buen Suceso* y *Nuestra Señora de Atocha*, de 80 toneladas de porte, armadas con cuatro cañones mayores y cuatro falconetes [4], y tripuladas por 40 marineros cada una.

Al mando de la expedición y de cada uno de los barcos figuraban Bartolomé García de Nodal y su hermano Gonzalo, asistidos por el cosmógrafo y piloto mayor de la Casa de Contratación, Diego Ramírez de Arellano, encargado este último de las observaciones astronómicas y de la confección de las cartas que debían servir a los futuros navegantes de la zona.

[4] El falconete era un pequeño cañón de retrocarga provisto de horquilla, que se podía afianzar en diversas partes del buque.

En enero de 1619 llegaban al estrecho de Lemaire, que rebautizaron con el nombre de San Vicente ya que para España el descubrimiento anterior había sido absolutamente ilegal, doblaron el cabo de Hornos, al que denominaron de San Ildefonso, y remontaron por el Pacífico hasta la altura del estrecho de Magallanes, que cruzaron, para regresar de nuevo a España por el Brasil.

Sin medios para llevar a cabo una empresa de población que excedía las fuerzas de la España de la época, ya que exigía un continuo avituallamiento desde las bases peruanas o brasileñas, dada la esterilidad y malas condiciones de la zona, el proyecto sería finalmente abandonado sin que, por otra parte, se tomaran otras medidas defensivas de los Mares del Sur que las acertadas, pero insuficientes, del príncipe de Esquilache, quien en la relación, dejada tras finalizar su mandato a fin de instruir a su sucesor, exponía:

> Algunas veces he representado a S.M. el grave daño que podría resultar si los enemigos fortificasen el puerto de Valdivia, porque además de ser muy capaz y tener a las espaldas los Indios de guerra, sería acción fácil supuesto que está despoblado, y si hasta ahora la dificultad del estrecho hacía más dudosa su navegación, es sin duda que con el nuevo descubrimiento se ha facilitado su entrada y acrecentándose el cuidado que hasta ahora tan justamente debíamos tener.

Una sola medida impuesta desde la metrópoli, de tipo político, llegaría a aplicarse respecto de la frontera chilena: la de llevar a cabo una «guerra defensiva y no ofensiva» para la pacificación paulatina del país, que no parecía poderse obtener de otro modo. La guerra con los indios será con carácter más serio que anteriormente, otro factor más a tener en cuenta ante la presencia de intrusos.

La búsqueda del oro de Salomón y del paso del noreste

Detrás de todos los descubrimientos españoles hay algún mito que ayudó a emprenderlos, aunque luego resultasen vanas las esperanzas y fantástica la suposición.

Tras la toma de contacto y posterior conquista de los grandes imperios americanos, que habían llegado a superar con creces las referen-

cias y leyendas convirtiéndolas en pálidos reflejos de la realidad, todo dato merecía ser tenido en cuenta y justificaba la iniciativa del poseedor de la confidencia.

Cuando a las narraciones y tradiciones indígenas se añadía un interés, político o estratégico, mucho más realista de la Corona o de la administración local, por la exploración de una zona determinada, se compaginaban los elementos que hacían posible el llevar a cabo una expedición sin excesivas dificultades.

El virreinato del Perú no iba a quedar marginado en el descubrimiento de las islas del Pacífico; su zona natural sería la situada al sur de la línea ecuatorial, mientras que los descubrimientos realizados desde la Península y desde Méjico se habían llevado a cabo preferentemente en el hesmisferio septentrional.

En Perú, además, varias circunstancias especiales iban a determinar el interés del gobernador, Lope García de Castro, por nuevos descubrimientos.

Existían numerosas referencias de los indígenas, cuyas tradiciones hablaban de islas descubiertas por Tupac-Inga-Yupangui con balsas peruanas como la que encontró Pizarro frente a Túmbes, y de las que el inca había regresado supuestamente cargado de riquezas.

En la ilusión de los españoles estas islas se identificaron con las tierras de las que Salomón obtenía su inmensa riqueza, que no habían aparecido aún por ninguna parte.

Para llevar a cabo la misión había medios suficientes, astilleros donde se construían y aprestaban los buques del comercio, y también gente cualificada.

El gobernador tenía además una importante razón política que expuso por carta al Rey:

> Viéndo cuán llena está esta tierra de gente, y que una de las cosas más necesarias para que esté en paz es el echar della la gente ociosa, acordé de hacer que un Pedro de Ahedo fuese por capitán de una armada a descubrir ciertas islas de que se tiene muy gran noticia...

Aunque Ahedo sería sustituido por Mendaña, que partiría con Sarmiento de Gamboa como cosmógrafo, los preparativos de la expedición continuaron, pese a la oposición del fiscal de la Audiencia que temía dejar indefensa Lima tras entregar armas y municiones para la

expedición, «porque... si en el reino subcediese alguna cosa, ya estaba quitada la defensa de las armas...».

El 19 de noviembre de 1567 daban a la vela desde El Callao dos naves, la denominada *Los Reyes*, de tres mil arrobas, y la *Todos los Santos*, de siete mil, con ciento cincuenta hombres a bordo.

Las instrucciones recibidas eran las de:

> seguir la derrota del Oesudoeste hasta 23 grados... y que cuando se hubiesen de mudar o tomar nueva derrota, los pilotos y el cosmógrafo Pedro Sarmiento se juntasen a tratallo, y lo que entre ellos se acordase, fuese obligado el general a mandar cumplir,

así como la de poblar las tierras que se descubriesen, para lo que llevaban abundante provisión de semillas y pertrechos.

Ninguna de las dos obligaciones se cumpliría, ya que Mendaña impondría su propio criterio.

El 7 de febrero de 1568 llegaban a una isla que denominaron Santa Isabel de la Estrella, del grupo de las Salomón, de la que tomaron posesión y donde construyeron un bergantín de poco calado con el que reconocer el archipiélago.

Convocado el Consejo de capitanes, no pareció ser tierra digna de ser poblada, por lo que se planteó el dilema de regresar o de proseguir en busca de tierras mejores.

Decidido el regreso «por que no se acabasen los bastimentos ni desparejasen los navíos», recalaron a la vuelta, para hacer aguada en la actual isla de Wake, tras haber avistado varias más.

El 22 de enero de 1569 llegaba el barco de Mendaña al puerto mejicano de Santiago, y tres días después la otra nave, sin regresar por mar al Perú, debido al mal estado de los buques.

En 1574 conseguía Mendaña una capitulación con la Corona por la que se le nombraba adelantado y gobernador de las islas que se descubriesen; sin embargo, la nueva expedición no se llevaría a cabo hasta 1595.

La nueva armada se componía de dos naos (la *San Jerónimo* y la *Santa Isabel*), una galeota (la *San Felipe*), y una fragata (la *Santa Catalina*), con 378 personas a bordo, de las que 280 eran soldados, y muchas mujeres, entre las que se encontraba la esposa del propio general, doña Isabel de Barreto. Como piloto mayor de la flota iba el ya afamado marino Pedro Fernández de Quirós.

La expedición era, pues, decididamente colonizadora.

Tras bordear la costa norte peruana hasta Payta, tomaron rumbo suroeste y posteriormente oeste, hasta alcanzar unas islas que denominaron Marquesas de Mendoza, en honor de la virreina (actuales Marquesas), y, más al oeste, las actuales Danger y Tokelau. El 7 de septiembre de 1595 llegaba la expedición a la isla de Santa Cruz, donde una epidemia causa diversas muertes, entre ellas la de Mendaña.

Al mando de su viuda, se decide abandonar aquellas tierras insanas y buscar otras, lo que no se consigue. Acabaron por llegar a Manila y de ahí a Acapulco, donde arribaron el 11 de diciembre de 1596.

Con el fin de proseguir la empresa descubridora y colonizadora de Mendaña, su antiguo piloto Quirós, con cédula del virrey del Perú, partía del puerto de El Callao el 21 de diciembre de 1605.

Llevaba consigo una bien pertrechada flotilla de dos naves de 150 toneladas (la capitana *San Pedro*, y la *San Pablo*), y el patache *Tres Reyes*, con 130 hombres a bordo.

Aunque no consiguieron encontrar ni las Marquesas ni las Salomón, se toparon con otras islas polinésicas de difícil identificación actual, y el primero de mayo de 1606 arribaban a una costa más extensa de la que se tomaba posesión en nombre de España con la denominación de Austrialia del Espíritu Santo, en honor de la casa de Austria y de la festividad del día, que se eligió lugar para el asentamiento de la primera población, Nueva Jerusalén, que no llegaría a levantarse.

El 8 de junio, como consecuencia del amotinamiento de la tripulación, regresaba la capitana a Acapulco, remontando las Marianas hasta la costa de California.

El almirante Luis Váez de Torres continuó la exploración por la costa de Nueva Guinea y avistó la costa australiana, tras cruzar por el estrecho que actualmente lleva su nombre, para dirigirse a las Molucas, quedando en Terrenate el patache *Tres Reyes* para prestar servicios de combate a la guarnición española, mientras salía Váez hacia Manila.

Estas expediciones, de resultados tan importantes para la geografía y el conocimiento del mundo y de las derrotas del propio ámbito, no tuvieron consecuencias colonizadoras al no llegar a asentarse población alguna.

No se trataba de tierras especialmente ricas en cualquiera de los productos que compesase de los enormes gastos de mantenimiento, comunicación y defensa de una colonia tan apartada, en unos momen-

tos en los que incluso se estaba pensando en abandonar las Filipinas como poco más tarde se abandonarán las Molucas, ya que:

> Su Majestad no saca provecho de aquellas partes, [manteniéndose] solamente porque no se pierda la mucha cristiandad que hay en ellas y el fruto que se ha hecho en la fe por medio de los obreros que ha enviado, no lo ha querido hacer, sino enviar socorros con mucho gasto suyo.

En el virreinato de Nueva España, dos grandes temas geográficos, pero de gran trascendencia económica y estratégica, quedaban aún pendientes a principios del siglo XVII.

Uno de ellos es el del paso del noreste, tan buscado en el litoral atlántico por propios y extraños desde el Descubrimiento, y por el Pacífico, desde los tiempos de Cortés hasta la nevegación de Drake.

La misma concepción continental que había animado a Magallanes a la búsqueda del Paso Austral movía a navegantes y cosmógrafos a creer en el *Fretum Anian*, separador de las tierras continentales de Asia y América y comunicador entre el Pacífico y el Atlántico por el norte.

Sin embargo, desde el punto de vista estratégico y defensivo, el descubrimiento de un paso por el norte crearía un problema similar al que se tenía en la zona meridional, que había determinado la ocultación de su existencia, sin sacarse beneficio alguno para el comercio español, dados los fuertes intereses creados por una ruta comercial ya cimentada y la peligrosidad del tránsito.

El desconocimiento de la realidad no era, sin embargo, manera efectiva de evitar los riesgos, como bien había demostrado el «redescubrimiento» del Magallanes por Drake.

En este sentido se manifestaba años después don Pedro Porter y Casanate en un memorial:

> No ha faltado quien repare en que este descubrimiento, si hubiese estrecho para España, podría abrir paso al enemigo, siendo así que no le hay, cesa el inconveniente de este escrúpulo, y si le hay,... ¿quién puede estorbarles... que por la otra boca él no lo descubra?

La otra de las preocupaciones era la de encontrar una alternativa a la pesada ruta de Filipinas mediante el establecimiento de una base

situada mucho más al norte de Acapulco, bien emplazada y abastecida de vituallas y agua, que permitiese reducir el embarque de esta última y de víveres, dando más cabida a mercancías y haciendo el viaje mucho más rentable.

El disponer de una base septentrional cumpliría, además, la función de alerta desempeñada por Castro o Valdivia en el sur.

A fin de atender a estas inquietudes, el Consejo de Indias encomendaba al conde de Monterrey, virrey de Nueva España, como responsable de la ruta de Filipinas y de los territorios allende las Californias, la preparación de una expedición hidrográfica destinada a establecer la demarcación de los puertos y costas desde Navidad hasta no más allá de cien leguas de Cabo Blanco, buscar un buen puerto para establecer una base, y plasmar en cartas náuticas y en una relación pormenorizada sus descubrimientos.

En cumplimiento de esta orden, salían de Acapulco el 5 de mayo de 1602 dos buques pequeños pero fuertes, adquiridos en los puertos guatemaltecos, el *San Diego* y el *Santo Tomás*, una fragata denominada *Los Tres Reyes* y una lancha destinada a remontar desembocaduras y explorar zonas de poco fondo, con 200 hombres a bordo.

Para el mando de la expedición se había elegido a un conocido navegante mejicano, Sebastián Vizcaíno, a quien acompañaban los cosmógrafos Jerónimo Martín Palacios, que lo era de la Casa de Contratación y fray Antonio de la Ascensión. El primero de ellos era un excelente dibujante, «práctico en hacer cartas de marear... y de buena mano en las perspectivas».

Desde la costa mejicana ascendieron hasta el cabo San Lucas, punta extrema de la península californiana, señalando con toda claridad todos los accidentes de la costa, para proseguir por el litoral de la bahía que hoy conocemos como de Sebastián Vizcaíno hasta la de San Diego, que consideraron puerto aceptable.

A mediados de diciembre recalaban en la bahía de Monterrey, que bautizaron en honor del virrey y que consideraron como el puerto idóneo para las naos de Filipinas por su abrigo, buena agua y mucha madera para hacer de él astillero.

Enviado de regreso el *Santo Tomás* con las numerosas víctimas de una epidemia que se había desatado a bordo, se prosiguió hasta los cabos Mendocino y San Sebastián (43 grados norte), de donde se regresó poco después.

El estrecho septentrional no había aparecido, pero la confianza en su existencia no había disminuido por ello.

Estudiados los informes por el Consejo de Indias, se encargó al propio Vizcaíno de la construcción y población del apostadero de Monterrey, que él había propuesto como base juntamente con el de San Diego.

Sin embargo, pronto surge en el seno del propio Consejo una división de pareceres al opinar algunos que el peligro para las naves de Filipinas no estaba precisamente en la costa americana, sino en los huracanes que a la altura de las Marianas solían desaparejar las naves.

Por ello se arbitró otra solución: Vizcaíno iría a Filipinas como general de las naos de la Carrera, y una vez allí aprestaría dos naves de tamaño medio con ayuda del capitán general y procuraría encontrar un buen puerto en cualquiera de las dos islas, conocidas como Rica de Oro y Rica de Plata, que podrían constituir una excelente etapa.

El viaje no resultaría como se había planeado, pero Vizcaíno llevaría a cabo una intensa prospección en busca de un puerto que nunca llegaría a utilizarse y una actividad diplomática notable en el Japón, obstaculizada por ingleses y holandeses, en combinación con la llevada a cabo desde la gobernación filipina a fin de obtener una base en suelo japonés.

El Pacífico había sido recorrido por los españoles desde el estrecho de Magallanes hasta las Molucas, descubriéndose las siguientes tierras, además de otras, cuya perdida toponimia no permite su actual identificación:

— Tierras descubiertas por expediciones salidas de España: achipiélagos de las Carolinas, Palaos y Marianas, por las expediciones de Magallanes (1519) y Loaysa (1525).

— Tierras descubiertas por expediciones salidas desde Nueva España: islas Revillagigedo, Hawai, Nueva Guinea, Almirantazgo y Bismark, además de las ya citadas. Estas fueron visitadas por las expediciones de Saavedra (1527), López de Villalobos (1542) y López de Legazpi (1564).

— Tierras descubiertas por expediciones salidas desde el Perú: islas Salomón, Marquesas, Tierra de Quirós, Nueva Guinea y Australia. Serían exploradas por Mendaña (1568 y 1595), Quirós (1606) y Torres (1606).

— En el Índico, las Molucas, descubiertas por orden del virrey portugués de Goa, Alfonso de Alburquerque, en 1512; habían sufrido

las vicisitudes que hemos analizado, tras su visita y posesión por la expedición de Magallanes.

— En el litoral americano, la costa comprendida entre el cabo Blanco en Oregon (43 grados norte), y el cabo de Hornos (pasados los 55 grados sur) había sido recorrida por naves españolas.

Por lo que respecta a la colonización efectiva de tierras, los límites norte y sur de la costa americana hay que establecerlos entre los 25 grados norte del asentamiento de Sinaloa en el golfo californiano, hasta los casi 43 grados sur de la ciudad de Castro en la isla de Chiloé.

Sin embargo, sólo las Filipinas serían pobladas y colonizadas por los españoles en esta época, ya que en las Molucas sólo hubo destacamentos militares y misiones de naturales en los periodos que estas islas pertenecieron a España.

VII

COLONIZADORES, CORSARIOS Y FILIBUSTEROS

Las expediciones colonizadoras holandesas: L'Hermite y Brouwer

Las últimas expediciones holandesas habían fracasado en sus objetivos principales, pero también habían puesto de manifiesto la debilidad naval de la flota y la militar del reino peruano, así como las posibilidades que seguían existiendo no sólo para conseguir hacerse con la flota de la plata, sino incluso de asentarse definitivamente en la zona.

Los dos grandes promotores de una nueva empresa contra las posesiones españolas del Pacífico, el príncipe Mauricio de Nassau y la Compañía de las Indias Orientales, habían marcado unos nuevos objetivos, más ambiciosos, pero viables, y habían proporcionado los medios adecuados para llevarlos a cabo.

Se trataba esta vez de un objetivo militar y colonial, una auténtica fuerza de invasión destinada no sólo a dañar el comercio americano, sino a apoderarse de él mediante la creación de una colonia holandesa.

El carácter de «empresa de estado» nos lo confirma el nombre con que a partir de entonces se conocerá: «La flota de Nassau».

Once barcos con 1.637 hombres a bordo, de los que la mitad eran holandeses y el resto aventureros ingleses, franceses y alemanes, partían de Goeree al mando de Jacques L'Hermite que ostentaba la categoría oficial de almirante, el 23 de abril de 1623. Siete de las naves habían sido expresamente fabricadas para este viaje y eran naos largas y rasas, oscilando entre las 500 y 600 toneladas; el resto eran urcas de particulares de entre 150 y 200 toneladas.

El artillado de las tres mayores (*Amsterdam*, *Delft* y la segunda almiranta) era de 40 bocas de fuego cada una, oscilando el de las restantes entre las 10 y las 38 piezas, y sumando un total de 294 cañones.

Se llevaba a bordo multitud de artificios de fuego, «como granadas de yerro que dandole fuego se abren y disparan como dados y balas de mosquete». Se trataba claramente de una expedición militar.

Sin entretenerse en el Atlántico más que para aprovisionarse de carne en Cabo Verde, atravesaban el océano para cruzar el estrecho de Mayre, en febrero de 1624.

Llegados al Mar del Sur, se reagrupan en la isla de Juan Fernández, donde reponen aguada y reparan, y, sin remontar la costa chilena, se dirigen directamente hacia Arica.

El 7 de mayo, habiéndose recibido noticias de la presencia de barcos intrusos a la altura de Mala, a 16 leguas a barlovento del Callao, el marqués de Guadalcázar, virrey del Perú, despacha dos chinchorros para localizarlos.

Una de estas embarcaciones cae en poder de los holandeses, que adaptan sus planes a la información obtenida del capitán español y de los remeros. Según la declaración del oficial, la flota de la plata hacía ya 13 días que había zarpado, mientras que los remeros negros afirmaban que tres. Estos últimos, por su parte, aseguraban que aún quedaba un buen contingente de plata en El Callao, que no había podido ser embarcado, y que el puerto estaba prácticamente indefenso.

Todos mentían; el capitán intentaba que no se persiguiese a la lenta flota que sólo hacía tres días que había zarpado, los negros querían a toda costa atraer a cualquier extranjero que les ofreciera la libertad.

Ante la duda de poder o no alcanzar la flota y la posibilidad de obtener beneficios similares atacando El Callao, con lo que se conseguía, caso de tomarlo, uno de los objetivos principales, se abandona el plan de ataque de Arica y se dirige la flota al puerto principal.

La flota de la plata se había salvado, pero, como en otras ocasiones, buena parte de la fuerza naval española había ido con ella, concretamente dos de los mejores galeones: el *San José* (250 toneladas y 32 cañones) y el *San Felipe y Santiago* (300 toneladas y 16 cañones).

El primer intento de desembarco se produjo el 10 de mayo en la zona de Bocanegra, dos millas al norte del puerto, por medio de 17 barcas, pero tuvieron que desistir ante las fuertes corrientes de la zona y según un prisionero interrogado «por que temió la caballería».

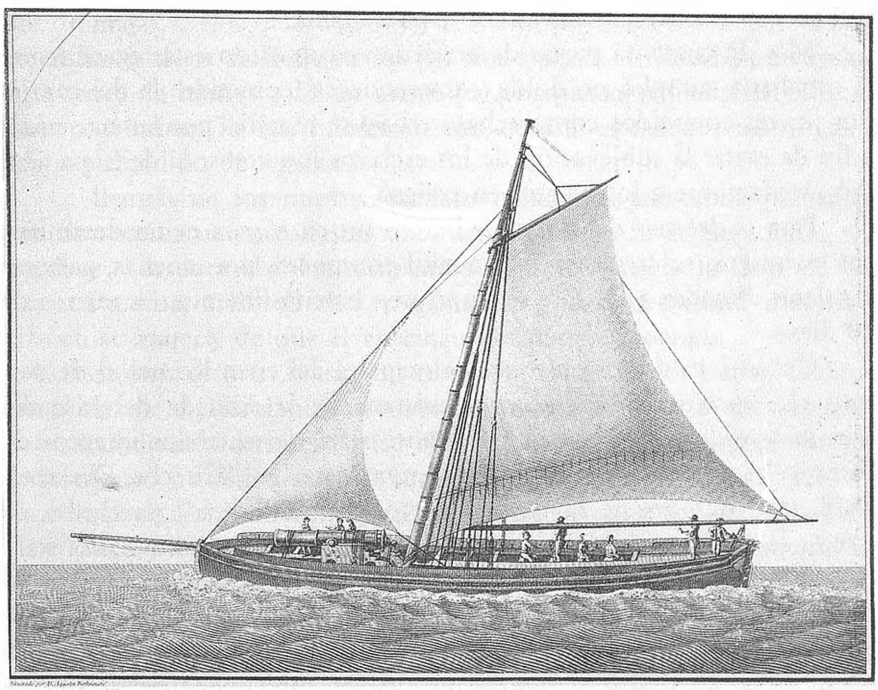
Un segundo intento sería rechazado ese mismo día por la artillería y arcabucería españolas.

El 14 de mayo, ante las dificultades que presentaba El Callao, el holandés destacaba una flotilla de cuatro navíos a fin de cumplir el plan original de tomar Arica, en la creencia de que el puerto no estaría bien defendido.

El 24 de mayo otra segunda agrupación formada por dos barcos era enviada a atacar la isla de Puná y Guayaquil, sin dejar el resto de la flota el bloqueo principal.

La primera flotilla sería rechazada de Arica y Pisco, y la segunda capturaría algunos mercantes e incendiaría Puná y Guayaquil, pero tendría también que retirase ante la resistencia ofrecida.

Los cinco navíos que bloqueaban El Callao capturaron y destruyeron, entre tanto, numerosos mercantes, pero fueron incapaces de poner pie en tierra y de destruir en puerto los navíos de guerra españoles.



Lancha cañonera. Grabado de Berlinguero.

El 2 de junio moría L'Hermite, y, conforme el tiempo iba pasando, se observaba un debilitamiento progresivo de las fuerzas atacantes y un mayor robustecimiento de las fuerzas y defensas del puerto.

El 14 de agosto se levantaba el bloqueo y el 27 se intentaba un nuevo ataque sobre Guayaquil, que resultaba infructuoso.

El 28 octubre de 1624 la flota ponía rumbo a las Indias Orientales para una vez allí, dispersarse siguiendo cada navío su propia suerte, una vez que la ambiciosa empresa hubo fracasado, aunque no sin dejar de causar notables daños al tráfico comercial marítimo del Perú.

Por primera vez se había perdido verdaderamente el dominio del mar de operaciones, siguiéndose al pie de la letra las instrucciones reales de que «siendo las fuerzas de la Mar inferiores a las del enemigo, solo se trate de la defensa de la tierra», mediante una excelente preparación defensiva en toda la costa, llegando a reunirse los mayores efectivos armados hasta entonces, calculados en 4.600 hombres aptos para combatir, entre los que se incluían los 1.300 milicianos del «Batallón de Lima», la caballería de la ciudad y del campo y las compañías del Callao que no habían embarcado para Panamá.

Más de cuarenta piezas de artillería se colocaron estratégicamente; la caballería cumplió un doble y trascendental cometido: la del campo (los jinetes conocidos como «chacareros») se repartió por las haciendas a fin de evitar la sublevación de los esclavos inquietos; la de Lima acudió rápidamente a los lugares en peligro.

Para la defensa del puerto y barcos surtos, y para evitar desembarcos enemigos, se creó una fuerza sutil compuesta por lanchas, galeotas y galeras armadas a las que se sumó una batería flotante, en menos de 20 días.

Como uno de los objetivos principales del enemigo era el de destruir el *Nuestra Señora de Loreto*, capitana de la Armada del Mar del Sur, se le rodeó de una cadena flotante a fin de evitar los intentos de cortarle las amarras y dejarlo a la deriva como había hecho Drake en 1578, mientras que se le fondeaba próximamente a los parapetos, lo que le salvó de un brulote que los holandeses lanzaron en su contra.

A la fortificación previamente existente, de la que era máximo exponente el fuerte de Santiago de Guadalcázar, mandado construir por el virrey, se fueron añadiendo durante el bloqueo las trincheras precisas hasta cerrar prácticamente el recinto «en mui buena defensa» y se rodearon de cadenas flotantes y perchas.

Estas medidas permitieron salvar a la mayoría de los mercantes y a los buques de guerra de la destrucción total, aunque cerca de 20 barcos del comercio se perderían como consecuencia del ataque, y acabaron por determinar la retirada del enemigo.

Tras el descalabro de la flota de L'Hermite, tardaría veinte años en presentársele a las Provincias Unidas otra oportunidad de introducirse en el Pacífico americano, y ésta fue con ocasión de la consolidación del dominio holandés sobre la zona de Pernambuco, que había sido arrebatada a los portugueses en 1630.

Contando por primera vez con una base utilizable a mitad de camino hacia el Pacífico, uno de los mayores inconvenientes de la jornada, su terrible alejamiento y carencia de lugar seguro donde reavituallarse e invernar quedaba solventado.

El 6 de noviembre de 1642 se hacía a la mar desde Texel el almirante Hendrik Brower con dirección a Pernambuco, de donde volvió a salir el 15 de enero del año siguiente. Con cuatro navíos y un patache dobló el Cabo de Hornos para aparecer frente a Chiloé a principios de mayo.

Además de la artillería de los propios buques, se llevaban a bordo 34 cañones de bronce y 58 de hierro para emplazar en la fortaleza que debía construirse, lo que hubiera hecho de ésta el reducto mejor artillado y defendido de América.

La llegada de los nuevos intrusos había sido advertida por una nave de reconocimiento de las que, desde hacía más de diez años, se enviaban a la boca del Estrecho antes de que partiese la flota de la plata a Panamá, a fin de que ninguna nave corsaria pudiera sorprenderla en su viaje, y de que el virreinato estuviese preparado.

Desembarcados en la isla, incendiaron la ciudad de Castro, la más meridional de América poblada por españoles, tras haber derrotado a las fuerzas de caballería enviadas a su encuentro. Muerto Brouwer el 17 de agosto, y al no encontrar lugar a su gusto en Chiloé, se dirigieron a Valdivia llevando consigo 200 familias de naturales con que poblar la zona, establecieron contacto con los araucanos y comenzaron a construir el fuerte y la ciudad.

En los planes generales esta expedición no constituía más que la avanzadilla de futuros y más sustanciosos refuerzos que habían de ser enviados desde el Brasil holandés una vez se hubiese fortificado el primer asentamiento.

Mientras tanto, el virrey marqués de Mancera reforzaba toda la zona, enviando dos naves con 300 hombres de refuerzo a la ciudad chilena de Concepción como más amenazada, y otros tres bien artillados a fin de evitar el seguimiento de la flota de Panamá y de observar y seguir a los holandeses en sus actuaciones, pero procurando no entablar combate. Con esta cautelosa actitud lo que trataba era ganar tiempo para que regresase la flota de Panamá con los refuerzos solicitados de Nueva España, con los dos mayores buques construidos hasta entonces en el Pacífico, comparables a los mejores de cualquier nación europea.

El 31 de diciembre de 1644 se dirigía una flota de 22 buques hacia Valdivia, de donde el enemigo se había retirado, conocedor de las fuerzas que iban a oponérsele.

Por orden del virrey se procedió a ultimar el fuerte abandonado por los holandeses y a poblar la zona.

De la última campaña holandesa cabe destacar algunos datos singulares de relieve:

— La eficacia de la medida tomada tiempo atrás de enviar buques de reconocimiento antes de las salidas de la flota.

— El fracaso holandés por traerse a su causa a los indios araucanos, como anteriormente había sucedido con los negros.

— La preparación de la mayor fuerza naval desde la llegada de los españoles, tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo, que les otorgaba la superioridad total.

Junto a otros navíos de guerra menores y buques de transporte de vituallas y material de construcción, se pudieron alinear los siguientes galeones:

Jesús María de la Concepción (capitana), de 1.150 toneladas y 54 cañones. Construido como buque de guerra en Guayaquil.

Santiago (almiranta), de 1.000 toneladas y 46 cañones. Construido como buque de guerra en Guayaquil.

San Diego del Milagro, de 650 toneladas y 34 cañones. Construido como buque de guerra en Guayaquil.

San Francisco Solano, de 400 toneladas y 18 cañones. Adquirido y adaptado para guerra.

Nuestra Señora de la Antigua, de 250 toneladas y 14 cañones. Adquirido y adaptado para guerra.

Con la intentona de Brouwer finalizaban las actividades holandesas en este área de un modo definitivo y con un saldo desastroso [1].

La época de los filibusteros

La segunda mitad del siglo XVII se caracteriza por la pérdida de la capacidad defensiva española ante los audaces métodos de colectivos de malhechores (principalmente ingleses, franceses y holandeses), que serán conocidos como bucaneros (por las grandes cantidades de *boucan*, palabra francesa por cecina, que necesitaban recopilar para sus correrías), filibusteros (por el uso que hacían de «filibotes» o rápidas naves armadas) y «hermanos de la costa», que al fin principal de rapiña unían un odio acendrado contra los españoles y su dominio en América, y que consiguieron penetrar en el Pacífico por ambos accesos.

Junto a estas incursiones de iniciativa particular, aún permanecen vivas las esperanzas por parte de las potencias extranjeras de hacerse con una base o territorio en el Mar del Sur.

Inglaterra vuelve a recoger en este aspecto la antorcha de Holanda, aunque los efectivos y medios que pondrá en juego serán siempre muy inferiores a los de esta última nación y no llegarán a representar en ningún momento una amenaza seria de segregación territorial con posibilidades de mantenerse.

El sistema defensivo del Istmo se va debilitando ante una fuerza que, disponiendo de bases en América, tiene la gran movilidad que le proporcionan sus naves frente a las que la Armada de Barlovento, creada a fin de constituir un elemento más en la protección del Caribe y el golfo de Méjico, como complemento de sus defensas terrestres, sólo podrá prevalecer en contadas ocasiones.

El primer paso en la escalada de desarticulación fue llevado a cabo por Mansfeld y Morgan, quienes, con 15 navíos y 1.200 filibusteros de origen inglés en su mayoría, ocuparon la isla de Santa Catalina y tras llevar a cabo diversas correrías, atacaron con éxito Portobelo y conquistaron la fortaleza de Santiago el 18 de mayo de 1666.

[1] Aunque algunos bucaneros y filibusteros de esa nacionalidad entrarán en el Pacífico en el siglo XVIII, no se tratará de expediciones organizadas en ese país.

El esfuerzo de la Audiencia de Panamá conseguiría recuperar Santa Catalina, pero la armada de Barlovento, compuesta por tres fragatas de 38, 26 y 14 cañones respectivamente, sucumbía ante la de Morgan, muy superior en medios, en la bahía de Maracaibo en 1669.

Superado este obstáculo, la isla de Santa Catalina volvía a caer poco después en manos de este último, que disponía de 37 bajeles y 2.000 hombres aguerridos y bien pertrechados.

Acto seguido era tomado al asalto el castillo de Chagres, que pasó a ser cuartel general de los filibusteros, quienes pusieron una guarnición de 500 hombres.

Allanado el camino hacia Panamá, la ciudad que había cifrado sus esperanzas en que el enemigo atacaría por una zona en que pudiese emplear su caballería, era sorprendida, tomada y saqueada tras una corta defensa.

En unos pocos meses una banda armada había conseguido desarticular el sistema de defensa y la cuna de la conquista del Mar del Sur había sido tomada por primera vez, aunque tras efectuar el saqueo los invasores se retiraron de forma que, cuando llegó la armada del Mar del Sur con tropas y armas, la ocasión se había perdido ya.

Mientras tanto, se preparaba en Inglaterra un nuevo proyecto para apoderarse del reino de Chile en el que se suponían grandes minas de oro y del que la expedición de John Narborough y, un año después, la del capitán Wood debían ser avanzadilla.

En diciembre de 1670, Narborough, con un navío de 36 cañones y un pingue [2] de cuatro, intentaba dar un golpe de mano en Valdivia, pero al ser rechazado y capturados algunos marineros, tuvo que regresar a su país, tras haber levantado algunas cartas del Estrecho a fin de que pudiesen servir a futuras expediciones.

Wood, con efectivos similares, no pudo más que explorar la costa chilena.

A fin de averiguar si aún quedaba algún navío de estas o de otras expediciones, destacaba poco después el virrey del Perú, conde de Castellar, dos barcos escogidos entre los mejores mercantes, a cargo de don Antonio de Vea y Pascual de Iriarte a fin de recorrer desde Chiloé hasta el estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego, y revisar y sondear

[2] Embarcación de carga de amplias bodegas.

cada cala y surgidero, «por el recelo de las poblaciones que se suponían hechas por el inglés en aquellas costas».

Aunque uno de los buques se perdería, la información hidrográfica aportada fue de gran utilidad geográfica y militar, ya que el conocimiento de la región y de sus posibles escondrijos era fundamental para la detección de posibles intrusos.

La tarea llevada a cabo resultó, sin embargo, insuficiente dado el intrincadísimo litoral y las múltiples islas de la región, pero se había iniciado una nueva medida de protección que será continuada en el siguiente siglo.

En 1680 otro grupo de aventureros al mando de Bartolomé Sharp cruzaba el Istmo con ayuda de los indios y, embarcado en piraguas, hacía retirarse a una flotilla de naves menores enviada desde Panamá en su contra.

En Perico tomaron un mercante con el que recorrieron la costa y apresaron diversos barcos. Se trataba de una partida pequeña y con poco armamento pesado, dotada de gran movilidad y del asesoramiento inapreciable de varios renegados y antiguos residentes en Lima, buenos conocedores de los puntos flacos de la defensiva española.

La actividad del arzobispo-virrey Liñán y Cisneros fue múltiple, pertrechando los lugares de la costa y enviando una serie de escuadrillas al encuentro de los piratas.

Al objeto de cerrarles la salida, se envió a Panamá la armada del Mar del Sur con dos galeones, una fragata y un chinchorro, y más de 700 soldados, que fue costeando desde El Callao hasta Perico sin hallar al enemigo, y posteriormente al navío *San Juan Evangelista* y a otras dos embarcaciones a fin de sustituir a los primeros.

Con la misión de mantenerse a la altura de Nazca en espera de una aparición del enemigo por esas latitudes, se despachó al patache *San Lorenzo* juntamente con un chinchorro armado.

El gobernador de Chile, por su parte, envió otros dos barcos a recorrer la costa.

Ninguna de estas agrupaciones conseguiría dar con el paradero de los filibusteros que atacaron y saquearon Coquinbo y La Serena.

El 9 de febrero de 1681 atacaba Sharp Arica y era rechazado con bajas. Este fracaso y la búsqueda generalizada de las escuadrillas navales españolas, a las que se había sumado la formada por el navío *Nuestra Señora de la Concepción* y un patache, obligaron a una parte de los

filibusteros a abandonar el Pacífico por el Darién y al propio cabecilla a hacerlo estrenando un nuevo paso más al sur del cabo de Hornos, burlando como había hecho Drake, a las fuerzas que le esperaban en Panamá.

Tres años después una nueva oleada se abatía sobre el Pacífico; sus componentes tenían diferentes orígenes, procedencias y nacionalidades, y actuaban unas veces en conjunto y otras por separado, pero en el mismo periodo y con métodos y tácticas similares.

Charles Swan y John Cook doblaban el cabo de Hornos en febrero de 1684 con sendos buques bien armados. El primero de ellos actuaba en nombre de interés de diversos comerciantes londinenses y del duque de York y estaba dotado de patente de corso en regla, mientras que el segundo era un vulgar pirata.

Su presencia en aguas chilenas fue detectada pocos días después, y el duque de Palata, a la sazón virrey del Perú, dio las oportunas instrucciones de aprestarse a la defensa las poblaciones que tuvieran entidad suficiente y retirar de la costa bienes, alimentos y haciendas; se segaron las sementeras cercanas al mar, se internaron los ganados, y se ordenó el exterminio de las cabras de la isla de la Plata, donde solían abastecerse y salar carne los intrusos.

Mientras Swan comerciaba, Cook y después su sucesor, Edward Davis, atacaban el comercio marítimo.

Tras una serie de capturas, pasaron los filibusteros a Costa Rica, donde se les unieron algunos grupos de bucaneros, y de nuevo reunidos con Swan, tomaron e incendiaron Payta aunque fueron rechazados de Guayaquil, donde los centinelas habían dado la alarma.

Frente a las costas panameñas recibieron en su compañía a otros grupos ingleses y franceses, a los que embarcaron en naves apresadas, y tomaron la decisión de atacar la flota de Perú.

Venía ésta preparada y reforzada al mando de don Tomás Palavicino, con las siguientes unidades:

Galeón *San José*, capitana, con 40 cañones.

Galeón *Nuestra Señora de Guadalupe*, almiranta, con 36 cañones.

Patache *San Lorenzo*, con 26 cañones.

Nao *Pópulo*, mercante artillado, con 14 cañones.

Dos brulotes.

Tras desmbarcar la plata y agregársele varios mercantes más, Palavicino, con una fuerza embarcada de cerca de 3.000 hombres y 174

cañones, encontraba el 7 de junio de 1685 a los anglofranceses, que habían reunido cerca de 1.000 hombres en tres barcos: el de Swan, denominado *Cygnet*, de 16 bocas de fuego, y el *Bachelor's Delight*, de 36, además de una presa sin artillería, la nao *Santa Rosa*.

Aunque los buques filibusteros sufrieron un duro castigo, la pesada escuadra española no pudo completar la acción al refugiarse el enemigo en bajos fondos y escapar velozmente.

Pese al duro bombardeo, las pérdidas humanas experimentadas por los intrusos fueron mínimas ya que no hubo combate próximo, por lo que, aunque muchos optaron por el regreso y Swan tomó la vía de Filipinas, algunos continuaron sus tropelías, como hicieron Davis y otros, que, con nuevos refuerzos procedentes del Caribe, constituyeron una auténtica pesadilla para la navegación y ciudades costeras, llegando a caer en sus manos ciudades grandes y defendidas como Arica, Cañete y sobre todo Guayaquil.

Ante la imposibilidad de que la armada del Mar del Sur, que, por otro lado, se reservaba para los transportes de metales preciosos y objetos de gran valor, acabase con los filibusteros, la política virreinal se dirigió en tres direcciones:

1. Intento de adquirir barcos de guerra en España y Buenos Aires, que fracasó al destinarse los fondos preparados a gastos urgentes de fortificación y defensa de los lugares donde iban a ser adquiridos.
2. Intensificación de la fortificación del Callao y construcción de las murallas de Lima y Trujillo.
3. Creación de una compañía corsaria denominada de Nuestra Señora de la Guía, a cargo del comercio de Lima y de los grandes mineros de Huancavélica.

Esta última medida resultaría la más eficaz. Se compraron y armaron con veinte cañones cada una dos fragatas, la *San José* y la *San Nicolás*, que el 27 de mayo de 1687 encontraban a la armadilla filibustera que acababa de atacar Guayaquil, a la que dispersaron, y al año siguiente apresaban seis embarcaciones en la bahía de Amapala, en costas centroamericanas.

A partir de esta acción se puede decir que, pese a algunas intrusiones y ataques menores que no revistieron la peligrosidad de los anteriores, la amenaza de los filibusteros se podía dar por terminada.

Los medios defensivos: barcos y fortalezas

La respuesta española a los ataques exteriores se basa en los dos conocidos medios de toda defensiva: uno móvil, constituido por los barcos, y otro estático, más o menos permanente, integrado por las construcciones defensivas.

Conforme va transcurriendo el tiempo, las medidas de seguridad se van incrementando y reforzando ante el progresivo aumento de la magnitud de la amenaza.

Los buques aumentan su tonelaje y artillado y las defensas costeras se perpetúan en materiales de larga duración y gran resistencia, mientras que, junto a la figura del vecino armado para la ocasión, aparece la del especialista, artillero o soldado.

Junto al viejo sistema de armar buques mercantes utilizado en casos de emergencia, se lleva a cabo una no muy planificada política de construcción naval y se adquieren además diversos buques de particulares.

Mención especial merece el *Nuestra Señora de la Visitación*, también llamado *La Inglesa*, que había sido la antigua capitana de Hawkins, *Dainty*, capturada en 1594, única presa que figuró en la Armada de la Mar del Sur hasta su baja 25 años después.

El mantenimiento de la flota se lleva a cabo en el propio El Callao y en Guayaquil. Se trajo la lona, jarcia, cáñamo y estameña, preferentemente de Chile, así como la propia madera de construcción, los palos de sauce, las tablas de cedro, roble y alerce, por estar ya los bosques próximos al Callao prácticamente destruidos y haber sido utilizados también en la construcción de la capital.

Junto a los galeones y navíos del comercio, se armaron otros tipos menores, como galeras, pataches y lanchas, que podían complementar a los de mayor calado navegando más cerca de la costa y por zonas de bajos. Los galeones del rey se escogían para capitanas y almirantas, y tenían una serie de características comunes de arqueo (sobre 400 toneladas) y armamento (entre 20 y 30 cañones, número que alguna vez se aumentó en detrimento de su efectividad).

Se trataba de buques de doble cubierta con portas para el juego de la artillería, que arbolaban tres o cuatro palos.

Las galeras, que habían sido los primeros buques de guerra empleados en el Mar del Sur (la *Santísima Trinidad* y la *Santa María*), no res-

pondieron a las grandes esperanzas puestas en su doble propulsión, su maniobrabilidad y sus posibilidades de navegar en aguas someras, debido a los grandes costos que originaba su mantenimiento y a la falta de chusma para manejar los remos, lo que determinó su abandono. A principios de 1591 se desguazaban las dos últimas galeras de esta época.

Las dotaciones se completaban para cada misión concreta (campaña contra corsarios o protección de la flota de Panamá), y el resto del tiempo en que los buques permanecían en puerto sólo quedaba una tripulación reducida para su custodia y mantenimiento.

Como en las otras armadas del rey, además de los oficiales generales (el general y el almirante), cada buque tenía su capitán, escogido entre los de Infantería, sus oficiales de guerra, y sus oficiales de mar.

Los marineros y grumetes eran gentes del país entre los que abundaban los indios y negros, siendo estos últimos muchas veces esclavos arrendados por sus amos para este trabajo.

Los artilleros, aún más escasos que los anteriores, solían ser marineros especializados cuya misión era la de ser jefes de pieza, auxiliados por dos o tres soldados y marineros.

Para su empleo táctico, la fuerza naval queda definitivamente articulada en dos grupos diferentes, destinado el primero al transporte de la plata y mercancías a Panamá, y otro segundo para la defensa del Callao y patrulla de las costas chilenas, de forma que las flotas de contraataque sólo pudieron contar con un par de galeones de guerra en cada ocasión.

La doble misión de defender El Callao y vigilar el litoral sería también otra de las grandes fallas del plan defensivo naval, escribiendo el virrey don Luis de Velasco a Felipe III en 1600 «que no es posible guardar este puerto y correr la costa sino es desamparando lo uno para acudir a lo otro».

La construcción en Guayaquil del galeón de 400 toneladas *Jesús María* en 1604 consagraría este puerto como astillero oficial juntamente con la de los galeoncetes de 250 toneladas *San José* y *Santa Ana.*

En el siglo XVII asistimos a un notabilísimo incremento de los tonelajes de los buques que se construyen en Guayaquil, y, consecuentemente, en su armamento.

Al mandato del príncipe de Esquilache corresponde la época de los mayores tonelajes construidos: los galeones *Nuestra Señora de Loreto* y *Jesús María* (segundo de su nombre), que, probablemente, superasen

el millar de toneladas de desplazamiento, con más de 35 metros de eslora y capacidad de portar 60 cañones, lo que les convertía no sólo en los mayores navíos que habían surcado el Pacífico, sino que los clasificaba entre los de primer orden de la época.

La voluntad de hacer naves superiores a las holandesas había triunfado sobre el criterio que atendía a reducirlas en razón a las características de la costa a recorrer.

Una vez más, se contraponían los intereses de los dos tipos de necesidades que había de cubrir la flota: el de combatir al enemigo y el de acompañar a la plata.

El precedente del hundimiento en 1631 del *San José* en el bajo de Garachiné, que había inducido al conde de Chinchón a volver a servirse de galeras y a proponer para el Pacífico una flota de cuatro buques que no superasen las 500 toneladas, no fue tomado en consideración, atendiendo exclusivamente a criterios combativos.

El hundimiento del *Jesús María* en los bajíos de Chanduy, mientras conducía la plata a Panamá en 1654, demostró lo peligroso que resultaba el empleo de grandes buques en las navegaciones costeras, dando la razón a los críticos de Esquilache, pero hasta fin de siglo ya no se reduciría el tamaño de los galeones de nueva construcción por debajo de las 600 toneladas.

A partir del mismo Esquilache se observa también la reducción del número de unidades de guerra, consecuencia tal vez del incremento del gasto ocasionado por la construcción y mantenimiento de los grandes tonelajes.

Tras la época de mayor poderío de la Armada del Mar del Sur, que coincide con la intrusión de Brouwer, los galeones se vienen reduciendo a dos, que cuentan con el apoyo de algún buque menor o patache y de una flotilla de embarcaciones sutiles, que ya habían demostrado su utilidad en la evitación de desembarcos, con motivo del bloqueo de El Callao por L'Hermite en 1624.

Como consecuencia de esta reducción, la táctica de dividir la flota en dos agrupaciones navales de parecida entidad tuvo que suprimirse, aunque ya de hecho fuese menos necesaria al reducirse el tiempo de ausencia de la base con motivo de remitirse los envíos de plata cada dos o tres años, en vez de anualmente.

Un claro exponente de cuanto decimos lo constituye el estado de fuerza de la Armada en los años setenta del siglo XVII.

— Galeón *Nuestra Señora de Guadalupe* (capitana), de 600 toneladas y 40 cañones.

— Galeón *San José* (almiranta), de igual desplazamiento y artillado.

— Patache *San Lorenzo*, de 300 toneladas y 18 bocas de fuego.

— Dos chinchorros y seis lanchas.

A fin de aliviar a la Hacienda en sus cuantiosos gastos de construcción y mantenimiento de la Armada, se arbitraron también otras soluciones, como la del conde de Castellar, por la que obtuvo dos naves auxiliares propiedad de particulares, a cambio de sendos nombramientos de corregidores para los propietarios, o la creación de la Compañía de Nuestra Señora de Guía, que practicaba el corso contra intrusos y contrabandistas a cambio de una cantidad que pasaba a las arcas de la Armada.

Las obras defensivas son llevadas a cabo normalmente bajo la dirección de personal especializado, militares e ingenieros, que estudian minuciosamente las condiciones del lugar y la mejor manera de sacar partido para hacer de él una posición bien defendida mediante unas construcciones suficientes.

Tras las primeras casas fuertes articuladas en la defensa general de la ciudad, y de los recintos fortificados de la frontera chilena construidos a partir de 1541 como defensa exterior de Santiago de la Nueva Extremadura, y los levantados en Tucapel, Arauco y Purén en 1550, se empiezan a poner en pie obras fuertes en las que se modificaban las viejas defensas estáticas por la nueva técnica de baluartes o sistema de ángulos que anulan el espacio muerto existente en las primitivas torres de recinto.

En 1584 se comienzan, si bien se abandonarían poco después, los fuertes para cerrar el estrecho de Magallanes, bajo la supervisión de Spanochi y Antonelli, mientras en Manila se empieza a construir la primera fortaleza de piedra, de cuatro baluartes hacia los puntos cardinales: Nuestra Señora de Guía.

En 1586 se llevan a cabo las primeras obras defensivas de El Callao tras haberse construido casa-fuerte, que serán destruidas por los movimientos sísmicos.

Entre 1590 y 1593 Manila es rodeada de murallas de piedra de moderno trazado; poco después aparecerían los torreones de doble baluarte ideados por Bautista Antonelli en Portobelo, Río Chagre y Panamá.

En los primeros años del siglo XVII se van terminando las grandes fortalezas de la denominada «fortificación moderna abaluartada» de la zona caribeña del istmo de Panamá: los castillos de San Felipe de Sotomayor y Santiago de la Gloria en Portobelo, y el de San Lorenzo el Real en la desmbocadura del Chagre.

El fuerte de San Francisco, situado en El Callao, frente a las «Caxas Reales», y la denominada «fuerza» de Acapulco, son también de esta época.

A finales de siglo el despliegue de fortificaciones «en firme» de sur a norte es el siguiente:

— Valdivia. Ciudad amurallada con recinto abaluartado y dos fuertes, uno construido en un saliente o «morro» situado a la entrada sur del puerto denominado El Corral y otro en forma de rectángulo regular, junto a la población, denominado Valdivia.

— Valparaíso. Tres castillos sucesivos de planta irregular con baterías, denominados de San José, Castillo Viejo y San Antonio.

— Arica. Fuerte de piedra desde 1644 sobre la antigua fortificación de tierra apisonada, destinado a la guarda de la plata y de los barcos de transporte de plata y azogue.

— Lima. Ciudad amurallada desde 1687, con 34 baluartes y sin foso. Sus obras de defensa, realizadas según el proyecto del ingeniero Venegas, obedecieron más a una amenaza interna y al temor de sublevaciones indígenas que a la amenaza exterior, por lo que, pese a su largo perímetro, no se hizo de mucha altura ni se previeron troneras para la artillería.

— El Callao. Ciudad amurallada y dotada de fuertes al objeto de proteger de la amenaza exterior la numerosa flota de su puerto del tráfico con los otrora puertos de Chile y Perú y con Panamá, y la Armada del Mar del Sur, y cerrarle el paso hacia Lima.

El proceso constructor había sido el siguiente: al conjunto defensivo del príncipe de Esquilache, integrado por los fuertes de cal y canto y traza irregular de Nuestra Señora de Covadonga, San Francisco y Santa Ana, el virrey Guadalcázar había añadido el de San Ignacio, que era de planta estrellada, y el de San Felipe de Pozuelos la batería de Santiago de Guadalcázar se estableció sobre el anterior fuerte de Santa Ana.

San Felipe de Pozuelos, situado en el extremo de la bahía, era el principal, de planta cuadrada y cuatro baluartes, pero sería demolido con motivo de la integración de los fuertes en el recinto general.

Ante el incremento de la amenaza que supuso la guerra de 1640 con la sublevada Portugal, que disponía de bases en Brasil, se lleva a cabo el proyecto del capitán Espinosa de construir una muralla de mampostería, sillería y ladrillo en la que quedaron integrados los fuertes.

— Trujillo. Ciudad amurallada para la defensa de su importante comercio. Contaba a partir de 1686 de un recinto oval con 15 baluartes sin foso. Obra del ingeniero italiano Giusepe Formento.

— Panamá. Ciudad amurallada de acuerdo con la traza primitiva de Antonelli, con recinto de traveses y tres baluartes (San José, La Mano del Tigre y Barlovento), y un revellín que defendía la puerta de tierra.

— Granada. Fuerte de San Carlos en el lago de Nicaragua y en el río San Juan, para hacer frente al filibusterismo.

— Acapulco. Fuerte de San Diego, de planta pentagonal para la defensa de la plaza y del puerto, terminal de la ruta de Filipinas y de la feria anual que en él se realizaba. Constaba de cinco baluartes.

Como complemento de esta línea de fortificaciones del litoral occidental americano, se construyeron el complejo defensivo de Portobelo y la fortaleza de Chagre en el acceso caribeño al Istmo.

En Filipinas, Manila, Cavite y los presidios de Mindanao constituyeron el elemento forticado de la defensa de esta zona extrema.

Artillería, combatientes y soldados

Las piezas artilleras de grueso calibre, de casi nula utilidad durante la conquista, adquieren ahora importancia capital frente a la amenaza exterior como elemento ofensivo y defensivo vital de buques y defensas en tierra.

Las piezas de mayor calibre como las «culebrinas reales» de 48 libras de bala, eran escasas y de poco alcance, pero de grandes efectos; las medias culebrinas y medios cañones de 24 libras eran más numerosas, así como los cuartos de cañón.

Las piezas menores, de hierro colado, eran normalmente de 10, 12 y 14 libras de bala y se empleaban contra personal.

Aunque siempre se echó en falta un número suficiente de cañones, y las quejas de los virreyes en este sentido son continuas, lo cierto es que se procura, poco a poco, incrementar el número de cañones y culebrinas.

Por lo que respecta a la artillería embarcada, desde unos primeros tiempos en que su escaso número obliga a emplear en los buques la práctica totalidad de la que se puede disponer, se llega a otra época en la que su número viene determinado por el de buques de armada y por las posibilidades de estos para portarlas; también con el tiempo se aumenta el porcentaje de artillería de bronce sobre la de hierro.

Mientras que en los galeones se embarcan numerosas piezas de calibre superior a las 18 libras de bala, las baterías costeras suelen tener de tres a seis cañones gruesos, aunque, en muchas ocasiones, sólo se dispone de uno.

Como la artillería era de uso ambivalente, fue en cada caso la necesidad la que determinó su embarque o mantenimiento en tierra, dándose absoluta preferencia al buen artillado de la Armada, que en repetidas ocasiones dejó al Callao desabastecido.

La necesidad de contar con un cierto número de soldados fijos había sido sentida por el marqués de Cañete, quien en 1557 y a imitación de las instituidas por el virrey de Nueva España, creaba las dos «Compañías de Gentileshombres Lanzas y Arcabuces» y la «Compañía de Alabarderos» como fuerzas permanentes del virreinato del Perú, y como columna vertebral sobre la que estructurar toda defensa y sistema de alarma del vecindario de Lima y sus alrededores.

La unidad de 50 alabarderos tenía la función de guardia y defensa de su persona, pero las compañías de caballería de lanceros y arcabuceros (100 lanceros y 50 arcabuceros distribuidos en las dos compañías) tenían más trascendente objetivo.

Estas unidades sufrirán varios intentos de supresión debido a ser consideradas por la administración central más como medio de buscar acomodo a deudos del virrey y a reliquias beneméritas de la conquista, que como auténticas unidades de valor táctico. Con el tiempo pasarán a prestar servicios honorarios, sin retribución, aunque continuarán en pie y sus integrantes privilegiados con el fuero militar.

No sería justo negarles, sobre todo en los primeros tiempos, un valor militar cierto y una señalada función aglutinante de las fuerzas del virreinato.

Esta organización de la fuerza no variará fundamentalmente en lo restante de siglo y en torno a ella se agruparán las tropas de vecinos reclutados y armados con las que en situaciones de emergencia y necesidad se formarán las guarniciones de los buques de la escuadra del

Callao y de la flota de Panamá, «que solo duraban vivas con sueldo el tiempo que en su conducción se gastaba».

El valor táctico de estas unidades improvisadas y poco adiestradas (pese a la obligación de entrenamientos, muestras y alardes que sigue viva) nunca fue muy alto, definiéndolos un observador como «Mercaderes, gentes de plaza muy galanes y almidonados, sin experiencia ni maña para dar fuego a un arcabuz».

Con el tiempo el número de compañías se fue incrementando, así como el origen y extracción social y racial.

— En 1590 el número de compañías de vecinos de Lima y sus entornos era de ocho de infantería, a razón de 150 hombres por cada una, ocho de caballería, y 600 hombres distribuidos en otras ocho de caballería, además de un número no determinado de auxiliares de las diferentes «naciones» o razas.

— En 1630 se pasó revista a nueve compañías de infantería (entre las que se contaba una integrada por escribanos), con un total de 1.700 hombres; seis compañías de caballería (de las que dos eran de la ciudad de Lima y cuatro de «chacareros» o gente del campo), con 800 jinetes; diez compañías de indios con un total de 500 flecheros; y una compañía de mulatos y cuarterones, de sólo 50 componentes.

—A mediados de siglo se cuenta para emergencias con doce compañías de infantería con 1.000 hombres y ocho de caballería (cuatro de la ciudad y cuatro del campo), con sólo 350 hombres, más los auxiliares de otras razas.

— A partir del último tercio del siglo se dispone de unos 8.000 hombres, de los que más de 3.000 se agrupan en compañías españolas de infantería; cerca de 1.000 en unidades de caballería también de españoles, y otros 2.000 militan en las de indios, mulatos y negros.

En 1616 se ponía en práctica la medida más importante desde el punto de vista orgánico, como fue la de crear un contingente permanente de cinco compañías de infantería en El Callao, como consecuencia de la presencia y ataque de los primeros holandeses.

Cubrirán desde ese momento la doble misión de guarnecer la flota de Panamá, misión que venían desempeñando las compañías reclutadas para cada ocasión, y la protección del puerto y costa peruanos.

Panamá, puerto de los considerados a defender a toda costa, es al igual que El Callao punto de concentración de los refuerzos armados de las ciudades españolas en la zona de la gobernación de Veraguas,

de la villa de Los Santos y de Natá, que remiten sus compañías en caso de alarma, y de algunos pueblos de indios que remiten compañías de flecheros.

Al igual que en El Callao y en Panamá, los puertos de más relevancia de ambos virreinatos se convierten en acantonamientos de las fuerzas del interior, como es el caso de Guayaquil, que a finales del siglo XVII podía reunir en breve tiempo cuatro compañías de infantería y cuatro de caballería, sin contar con las fuerzas suplementarias que pudieran mandársele desde Quito.

Será pues el sistema de levas vecinales el generalizado para todo el ámbito con las excepciones de la tropa reglada peruana, la de las guarniciones permanentes de las fortalezas, y la de las denominadas compañías pagadas existentes en las regiones fronterizas de especial actividad militar, como Chile y Filipinas, y también en Panamá, aunque al parecer estas últimas no tenían el carácter de continuidad que distinguía a las anteriores.

El caso de Chile reviste especiales características. De un inicial sistema tradicional de leva y soporte de la guerra por parte de vecinos y encomenderos, se pasa a un sistema mixto en el que se paga y establece a la tropa en los puestos fortificados, siguiéndose la política estrictamente defensiva aconsejada por la Corona. A partir de 1598 en que puede situarse el punto crítico de la sublevación general araucana, se van imponiendo otras medidas que terminarán con la implantación del único gran cuerpo armado y reglado del continente: el ejército de Chile, que, en el momento de su creación en 1603, cuenta con 1.500 soldados y cuya misión principal seguirá siendo la de presidiar plazas, pero integrados en un todo armónico que permite también llevar a cabo ofensivas y contraofensivas planificadas.

A partir de la población y fundación de la nueva plaza de Valdivia, 700 soldados de este ejército atenderán también a la protección de las costas y a evitar asentamientos enemigos en la zona.

Aunque en situaciones de emergencia se forman, como hemos visto, unidades de indios, negros y mulatos, se prohíbe reiteradamente su recluta como soldados profesionales, lo que se especifica en varias reales órdenes:

> Ordenamos a los cabos y oficiales a cuyo cargo están los asientos, lista, pagamentos de la milicia, que no asienten plazas de soldados a

mulatos, mestizos, morenos, ni a las demás personas prohibidas por Cédulas y Ordenanzas Militares.

En Filipinas también se reclutarán unidades de nativos, de chinos e incluso de japoneses mercenarios, pero tendrán el carácter de auxiliares.

El océano Índico, la nueva frontera. Molucas, Filipinas y Marianas

La unión personal de los reinos castellano y portugués bajo los Austrias no supuso ningún tipo de ventaja estratégica para el mundo hispánico del Pacífico, más que el cese de hostilidades en la zona.

Temerosos los reyes de que una política común de defensa pudiera interpretarse como un intento de recortar las libertades y autonomías portuguesas, cada nación siguió responsabilizándose de su zona con sus propios medios y hasta por sus propias rutas, sin intromisión alguna de la otra.

La vinculación de las Filipinas a Nueva España obligaba a costosísimos y muy largos viajes de avituallamiento y refuerzo desde Acapulco, sin que se pudieran remitir los auxilios y el situado directamente desde la metrópoli por el cabo de Buena Esperanza.

Poco a poco la necesidad irá, sin embargo, obligando a los portugueses a requerir ayuda de Filipinas conforme el acoso holandés se iba haciendo más y más fuerte.

Las expediciones holandesas que viniendo del Atlántico se habían introducido en el Pacífico, tenían todas un objetivo político y militar final, además del económico: el de coger a castellanos y portugueses entre dos fuegos en esta parte del mundo.

El esfuerzo principal y más continuado holandés fue, sin embargo, empleado contra las posesiones portuguesas, y dirigido por la ruta africana.

Tras la primera expedición holandesa al Índico mandada por Jacobo Cornelio Neck, que estableció contactos y alianzas con diversos enemigos de los portugueses, numerosas flotas habían ido extendiendo el poder de la Compañía de Indias por Java, Sumatra, Célebes y Borneo, poniendo en peligro las bases de Malaca y Calicut.

Cuando en 1601 se apoderan de la isla de Amboina en las Molucas, el gobernador portugués solicita la ayuda del capitán general de Filipinas, iniciándose una colaboración forzada y minada de prevenciones nacionalistas que no ofrecerá los frutos apetecidos y constituirá una nueva amenaza para los territorios españoles.

La primera medida adoptada por el gobierno de Filipinas en relación con la nueva situación creada con motivo de la coronación de Felipe II como rey de Portugal, fue la de poner en práctica, a la mayor brevedad, las instrucciones que de la Corte se habían recibido de establecer contacto y pergeñar unas líneas generales de acción conjunta.

El alférez Francisco Dueñas partía de Manila el 26 de noviembre de 1581 con destino al Maluco, donde se entrevistaba con el capitán mayor portugués, y le notificaba la situación política, ante lo que las autoridades coloniales moluqueñas reconocieron a don Felipe como «más Lusitano heredero», y se prometieron mutua ayuda entre ambas gobernaciones.

La caída de Amboina, una de las principales bases moluqueñas, fue, como hemos indicado, la causa del primer requerimiento de ayuda por parte de los portugueses.

A principios de 1603 Juan Juárez de Gallinato con una nao, cuatro fragatas y 200 soldados se unía a la flota portuguesa de Furtado de Mendoza en Terrenate, sin que en aquella expedición se consiguiese ningún logro al no decidirse a atacar el jefe portugués.

El almirante holandés van der Hagen conquistaba poco después Tidore.

Derrotados los portugueses y ante la incapacidad para llevar a cabo una contraofensiva común, decidió Felipe III organizar una expedición militar exclusivamente española con la colaboración del virrey de Méjico.

El 15 de enero de 1606 salía del puerto de Iloilo, al mando de don Pedro de Acuña, la mayor flota española que hubiese surcado esos mares, compuesta por cinco naos, cuatro galeras, 13 fragatas, tres galeotas y 12 embarcaciones nativas de transporte con un ejército embarcado de 3.100 hombres y 75 piezas de artillería.

En poco tiempo Terrenate y las Molucas caían en poder español, quedando en la citada base una guarnición de 600 soldados y una fuerza naval de dos galeotas y dos bergantines al mando del gobernador Juan de Esquivel.

Francisco Wittert, con una flota holandesa de cuatro navíos, un patache y numerosas lanchas de desembarco, al no poder desalojar a los españoles de Terrenate y Tidore se dirigió a la isla de Panay desde cuyo arsenal de Iloilo se socorría a las Molucas, pero al encontrarlo bien defendido, siguió hacia Manila cuyo puerto bloqueó.

Mientras se preparaba la ciudad para la defensa, se construyó con toda celeridad y sigilo una nao de 600 toneladas y se reparó otra de igual tonelaje en un recóndito astillero de la isla de Marín Luque, de donde se llevaron a Cavite para ser armadas con 26 y 22 cañones.

A estas naves, denominadas *San Juan Bautista* y *Espíritu Santo*, se sumaron cuatro pataches armados con cinco piezas y dos galeras de 20 bancos con su correspondiente cañón de crujía.

Al mando de la flota se puso el propio capitán general de Filipinas, don Juan de Silva, que llevaba 600 soldados españoles y 150 soldados nativos a bordo.

El 24 de abril de 1609 se entablaba combate entre ambas flotas y, tras reñidísimo abordaje, se rendían la capitana y la almiranta holandesas y ardía otra de las naves, hecho que provocó la huida de las demás.

Con la artillería y pertrechos tomados al enemigo y la flota propia, se conseguía armar otra más potente a la que se sumaron tres grandes galeones de 800 toneladas con la que se siguieron las operaciones en Gilolo.

Un nuevo intento de colaboración con los portugueses fracasaba en 1615, al no comparecer la flota del virrey de Goa pretextando un amotinamiento general de la marinería, mientras la española, en lugar de afianzar la posesión de las Molucas, la esperaba inútilmente en Malaca para llevar a cabo una acción conjunta que hubiera dado la superioridad naval absoluta a los ibéricos.

Recuperada la iniciativa por los holandeses, una flota de diez naos, entre las que figuraban algunas de las de Spielbergen, vencedoras en Cañete, atacó la base de Iloilo el 28 de septiembre de 1616, desembarcando 500 hombres que fueron rechazados por el gobernador de las Visayas, don Diego de Quiñones; tras este fracaso se dirigieron a Manila, donde se encontraron con la flota española al mando de don Juan Ronquillo, que disponía de las siguientes unidades:

— *San Salvador*, capitana, armada con 46 cañones.

— *San Marcos*, almiranta, armada con 42 cañones.

— *San Juan Bautista*, de 32 cañones.
— *San Miguel*, de 31 cañones.
— *San Felipe*, de 27 cañones.
— *San Lorenzo*, de 22 cañones.
— Tres galeras.
— Un patache.

Presentada batalla el 13 de abril de 1617, se saldó ésta con un triunfo total de los españoles, quedando destrozada la capitana holandesa *Groote Zon*, otras dos naos gruesas hundidas y huyendo las demás.

Cuando parecía de nuevo la ocasión del contraataque, seis de los mejores galeones zozobraban en la costa de Mindoro, mientras se dirigían al astillero de Marinduque a carenar.

Con las últimas operaciones navales, la situación estratégica general iba a quedar más o menos estabilizada, conservándose la totalidad del archipiélago filipino y buena parte del moluqueño en poder de España, aunque inquietado por las continuas escaramuzas con chinos y moros.

Ante el ataque holandés a Macao de 1622, desde Manila se enviaron dos compañías y una docena de cañones que, en unión con los portugueses, hicieron retirarse con notables pérdidas al agresor que, poco después, se presentaba ante Manila para retirarse al ver la plaza bien guarnecida y establecer una base en Formosa en 1624.

A fin de neutralizar la presencia holandesa, y ante la inacción de los portugueses, el 5 de mayo de 1626 zarpaba de Filipinas una flotilla de 12 sampanes [3] escoltados por dos galeras de guerra, que establecía una base estratégica y comercial en la isla.

La nueva situación bélica con Portugal, consecuente con su independización, sería causa de la pérdida de este establecimiento, ya que ante una poderosa fuerza holandesa compuesta por cinco bajeles de guerra, numerosos transportes, 500 soldados europeos de desembarco y un cuerpo auxiliar de malayos, tuvo que sucumbir el fuerte del Puerto de los Españoles, en 1645.

Pese al triunfo indiscutible de las armas españolas, de la etapa correspondiente a la unión personal de las coronas ibéricas puede dedu-

[3] Embarcación utilizada por los pueblos orientales en el transporte, preferentemente fluvial, de mercancías y también como vivienda.

cirse como principal característica esa incapacidad señalada de llevarse a cabo una acción coordinada entre ambas debido a su antigua rivalidad y al temor luso de una intromisión castellana.

Los holandeses praticarán en los mares de oriente la política portuguesa e inglesa, contestada en el mismo sentido por España, de no hacer extensibles a esta parte del mundo los pactos y paces establecidos en el continente.

La Tregua de los Doce Años entre España y los Países Bajos no fue respetada en las colonias asiáticas, como tampoco lo había sido en América, debido a que no siempre coincidían los intereses nacionales de la política gubernamental con los de la poderosa Compañía de Indias.

Cuando, como consecuencia de la noticia de la paz entre ambas naciones, se intercambian despachos entre los holandeses y don Jerónimo de Silva, gobernador español de las Molucas, a un primer momento de ambigüedades diplomáticas en que se trató de determinar y aclarar posiciones respecto a la posibilidad de establecer tratados por parte holandesa con anteriores súbditos nativos del rey de España, los holandeses acabaron por reconocer que no habían recibido ningún tipo de instrucciones respecto al cese de hostilidades.

La preparación de la gran flota hispano-portuguesa con el objetivo de arrojar a los holandeses de Molucas se llevó a cabo durante la citada tregua.

La superioridad naval holandesa no pudo ponerse de manifiesto durante todo el siglo XVII en el teatro de operaciones de Extremo Oriente.

Una gran ofensiva lanzada contra el centro del dominio español a mediados de siglo acabó cosechando el mismo fracaso de las anteriores.

En 1626 cuatro grandes navíos hicieron su aparición en la bahía de Manila. A ellos se les opusieron la *Encarnación* y la *Rosario*, naos de la Carrera de Nueva España, armadas apresuradamente con 20 cañones y 300 soldados cada una, al mando de don Lorenzo Ugalde que consiguió expulsarlas y, días después, hundir dos brulotes [4] lanzados por otra escuadra holandesa de siete buques, con la que se topó.

[4] Los brulotes eran barcos de fuego destinados a ser lanzados a favor del viento contra la flota o barco enemigo, al objeto de incendiarlo.

Formada escuadra con las naos citadas, a las que se sumaron tres galeones, una galera y otras embarcaciones menores, se consiguió hacer regresar a puerto de origen a los holandeses.

La rivalidad entre las compañías de Indias de Holanda e Inglaterra permitió conservar algunos años a los españoles las Molucas; sin embargo, el gran gasto que para la Hacienda suponía su mantenimiento obligó a su abandono en 1662.

Tras las últimas acciones navales, el resto del siglo transcurrió sin grandes acontecimientos que pusiesen en peligro el dominio español, lo que permitió la colonización de las islas de los Ladrones, que a partir de 1668 se conocerán como Marianas en honor de la reina madre, siendo también exploradas en esta época las Carolinas y las Palaos.

Los medios militares en Filipinas

La capacidad militar desarrollada por los españoles en Filipinas resulta doblemente sorprendente dados sus escasos medios iniciales y la lejanía de las bases de suministro.

Mientras que los portugueses y más tarde los holandeses utilizarán un rosario de bases desde la costa continental china o desde las grandes islas de Indonesia para constituir una ruta escalonada de suministros y comercio, la posesión de las Filipinas se encuentra separada por un larguísimo trayecto de su más próximo apoyo: la costa occidental del virreinato mejicano, ya de por sí alejada por tierra de su capital.

La flota anual de Acapulco resulta su único medio de recibir refuerzos humanos, armas y el dinero para sustentar el aparato militar y la estructura administrativa: el «situado».

Sólo en los casos de relevo de gobernador suele traer la flota algún contingente militar de cierta importancia, como las cinco compañías de infantería española que llegaron con don Juan de Silva en el año 1609.

Pese a ello, se llevan a cabo no sólo operaciones defensivas, sino también ofensivas.

En las primeras es de destacar una combinación táctica muy perfeccionada en la que se asigna a las defensas y fortificaciones en tierra la misión de contener al enemigo mientras se arbitran medios navales de artillería, dotaciones y barcos con que hacerles frente.

Del éxito de las defensas terrestres de Iloilo, Marinduque, Cavite y Manila nos hablan las sucesivas retiradas de las fuertes oleadas de desembarco holandesas.

En la capital la experiencia de la llegada de enemigos con tecnología militar europea obligó a mejorar unas defensas ideadas originariamente contra los naturales, los chinos, los japoneses o, todo lo más, escasas fuerzas portuguesas.

Por ello se procedió a la demolición de todo cuanto podía estorbar la defensa de la ciudad y a integrar todos los reductos en el conjunto del recinto de la plaza «sin derramar sus fortificaciones fuera dél como se hacía», construyéndose baluartes y caballeros nuevos, y abriéndose comunicación por medio de canales para el caso de que el enemigo bloquease la boca de la bahía como habían hecho los holandeses.

En Cavite el castillo de San Felipe era el fuerte de piedra en que consistía su mayor defensa. Comenzado en 1609, tenía planta cuadrada con cuatro medios caballeros y buenos terraplenes para el juego de la artillería; su utilidad se completó con la fabricación de un reducto situado enfrente, al que se unía por medio de una estacada; se había construido también delante de ambas fortificaciones una estrada encubierta con traveses para defender el frente de tierra y evitar su envolvimiento por parte de fuerzas de desembarco.

A la entrada del puerto se colocó una explanada en la que se emplazaron cuarenta cañones, y el propio pueblo fue defendido con estacada de terraplén y fajina con fortines y plataformas.

Estas defensas se irían mejorando y sustituyendo por otras tras largos y numerosos informes discutidos en el seno del Consejo de Indias. A final de siglo sobre todo, se tendería a detener los avances del mar y a reconstruir los daños sufridos en la caliza de la construcción por los efectos del clima y la humedad ambiental.

En el siglo XVII existían en Mindanao tres presidios: Iligan, al norte, Tandang, en la costa oriental y Zamboanga, en el suroeste.

A mediados de siglo, sin embargo, serían abandonados a fin de no dispersar las escasas fuerzas y de reunirlas en Manila y Cavite. Los demás puestos y los astilleros, como el de Iloilo y Mariduque, tenían defensas, parapetos y plataformas de madera y tierra apisonada, con fosos y empalizadas en su frente.

El aspecto móvil de la defensiva así como los contraataques españoles se basaron en una fuerza naval que, de estar constituida casi ex-

clusivamente por buques de los procedentes de Nueva España y otros nativos de diverso tipo y tamaño, como los sampanes y juncos chinos, y las caracoas de las islas, a las que se sumaba alguna galera o fragata de pequeña entidad construidas en astilleros no permanentes, pasó a contar con buques de gran tonelaje, lo suficientemente fuertes como para portar un número elevado de cañones y hacer frente con éxito a los mejores barcos de la época, como eran los holandeses.

En los astilleros de las Visayas, batallones de nativos cortaban y arrastraban excelentes maderas de construcción con las que hábiles carpinteros daban forma a los navíos diseñados por marinos y constructores procedentes de Acapulco; en Cavite, convertido en el arsenal de Filipinas, se fabricaban las lonas y jarcias y un grupo de carpinteros y calafates dirigía la construcción general e instruía en los respectivos oficios.

Dos ingenieros españoles cualificados dirigían la construcción naval; uno para cada tipo concreto, y tan diferente del otro, manteniéndose «un fabricador de naos y otro de galeras». En Cavite residía además un patrón de ribera.

Los componentes de las diversas razas de las islas estaban todos familiarizados con el mar, destacando los chinos sangleyes como marineros, calafates y aserradores y los lascares, hindúes asentados en Filipinas, como marineros y grumetes, mientras que los nativos eran buenos carpinteros de ribera y fabricantes de jarcia y cordonería.

La artillería con que armar los buques y defender las fortificaciones era en buena parte fabricada en Filipinas, ya que las armas de fuego y el arte de fundirlas eran conocidos de los moros moluqueños, que lo habían aprendido de los portugueses enseñándoselo a su vez a los musulmanes de las islas.

En Manila había una importante fundición, otra en Cavite y una tercera en el Tercio, con diez fraguas; cada fundición contaba con sus correspondientes maestros de herrería, sus cabezas de fragua y sus nativos y chinos herreros, con cerca de 150 especialistas. Al frente de éstas había un administrador de la fundición de artillería y un fundidor.

En algunas ocasiones de urgencia se fabricarán piezas artilleras con las campanas, y de las artísticas rejas de las ventanas se sacaría pernería y clavazón para los navíos y galeras.

El sistema de alarma y defensa de Filipinas la constituían las galeras de la guarda de las islas, cuyo mando correspondía a un general,

auxiliado por su teniente. Para estas funciones probaron ser los mejores barcos, ya que podían ocultarse fácilmente a la observación enemiga y salir rápidamente aun con el viento en contra, en persecución de cualquier nave sospechosa.

La galera se convirtió en el mejor medio de combatir y atajar las incursiones de los moros, aunque no eran capaces de «presentar costado» a buques de mayor poder artillero, como los holandeses, aunque en alguna ocasión lo hicieron con ventaja, aprovechando la sorpresa.

Su armamento consistía en uno o más cañones de grueso y medio calibre situados a proa y algunos pedreros y falconetes por las bandas, además del espolón o prolongación de la proa con el que se empotraba impulsado por sus remeros en el costado de la nave enemiga, y sobre el que se lanzaba al abordaje la tropa embarcada seguida de la dotación, pero no los forzados, que ya fueran nativos, moros o chinos, solían tener más afinidad con cualquier enemigo de los españoles.

La peligrosidad de estas dotaciones de forzados nos la demuestran varias ocasiones de motín con muerte del resto de los tripulantes, como ocurrió con una enviada sin tropa de Marinduque a Cavite a recoger jarcia en 1609, en la que en un descuido se alzaron los chinos que la bogaban, asesinaron a sus custodios y se dirigieron al continente.

En 1637 había seis de estas unidades distribuidas en la forma siguiente: dos en Manila, dos en Isla Hermosa (Formosa) y dos en Terrenate (Molucas); cubriendo, por lo tanto, todas las posibles direcciones por las que podía aparecer el enemigo.

Una nave ligera de pequeño tonelaje, situada en permanente centinela en la isla de Mariveles (Corregidor), en la parte septentrional de la boca de la bahía de Manila, completaba el sistema de alarma en íntima conexión con el servicio de información en tierra, mantenido por medio de misioneros y jefes aliados.

Frente a los holandeses se armaban naos auxiliadas por buques menores formando escuadra, alcanzándose el récord de tonelaje con los tres galeones de 800 toneladas mandados construir por don Luis de Silva.

Una vez a cubierto de sorpresas por medio del sistema de alarma y protección, la organización naval consistía en el rápido armamento de navíos que una excelente infraestructura permitía realizar a entera satisfacción.

En Filipinas, al igual que en América, la fuerza principal combativa está constituida por los vecinos armados; entre ellos, los encomen-

deros tienen especiales obligaciones respecto al armamento que deben aportar y, en caso necesario, las reclutas de nativos.

En las guarniciones y a disposición del capitán general hay siempre un corto número de compañías de soldados profesionales, y para las expediciones y en situación de emergencia se reclutan nativos, chinos y japoneses mercenarios.

Los reyezuelos aliados tambíen solían aportar contingentes armados.

En Molucas, donde la reciente adquisición y la continua guerra no había permitido la colonización, había un contingente militar profesional compuesto por siete compañías de infantería española (unos 600 hombres), distribuidas en las fortificaciones de Terrenate y Tidore, y dos compañías de indios pampangos mercenarios (200 hombres), que pasaron a las Filipinas tras el abandono del archipiélago moluqueño.

La organización, pese a sus limitaciones, puede considerarse como buena.

La clave, sin embargo, del éxito de las armas españolas en Filipinas estribaba en el espíritu de los mandos, el valor de los soldados y la entrega de la población civil a las exigencias comunes de la defensa, que incluía a los clérigos y a las mujeres.

VIII

EL SIGLO DE LAS SOLUCIONES

Contrabando, guerra y diplomacia

La Guerra de Sucesión española trajo consigo dos consecuencias para el Mar del Sur; una de ellas fue la oleada pacífica de mercantes franceses que penetraron en él con ánimo de comerciar, y otra, la irrupción de corsarios ingleses.

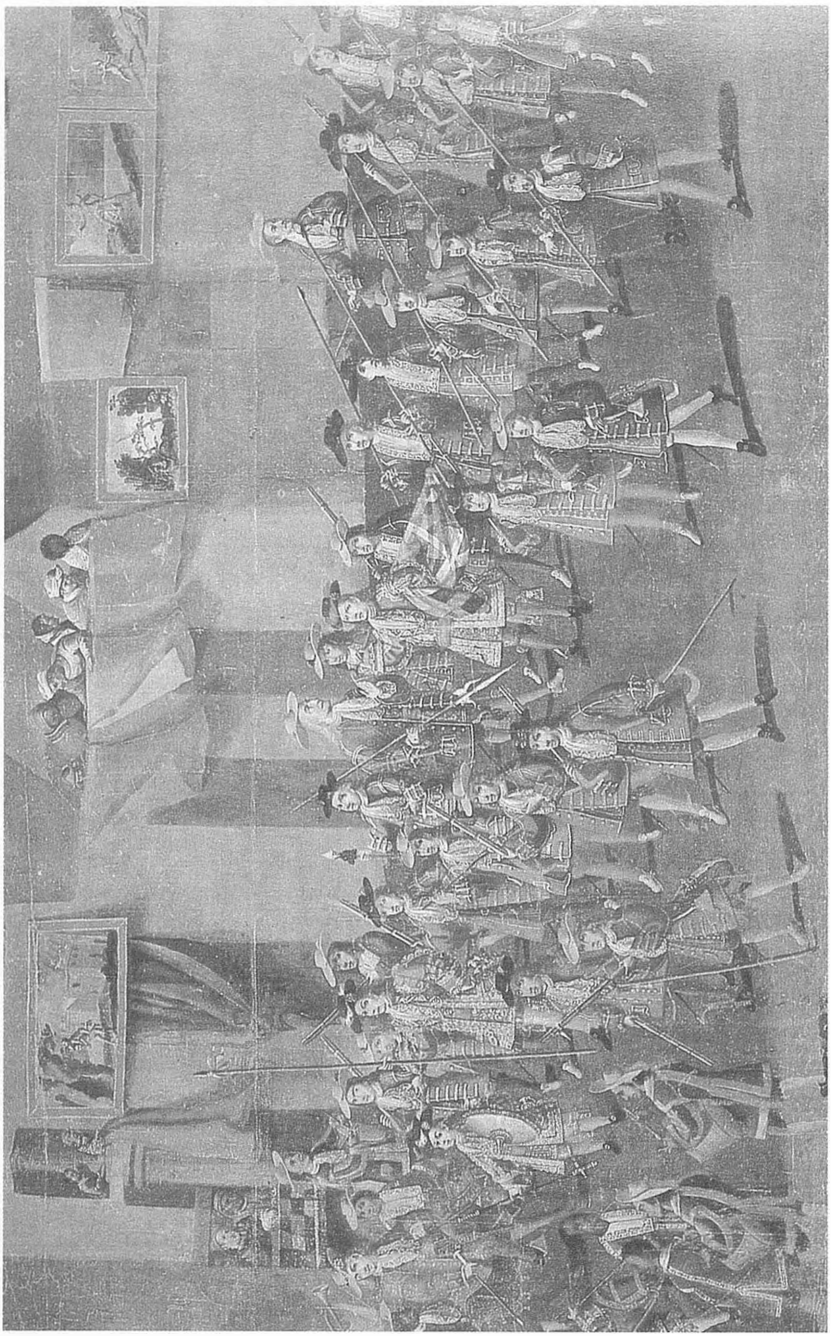
Por el Real Decreto de 11 de enero de 1701, se autorizaba la arribada de naves francesas a puertos indianos, mientras se publicaban otros diversos bandos incitando a la colaboración con los aliados franceses y permitiendo el avituallamiento de sus barcos.

Este trato de favor pronto degeneraría en un contrabando generalizado que beneficiaba a ambas partes y ante el que las autoridades virreinales adoptaron una política de tolerancia, única posible si se tiene en cuenta que la situación política no aconsejaba enfrentarse al único amigo de que se disponía, y que, en cualquier caso, se carecía de unos medios navales capaces de disuadirles.

La intrusión de los ingleses obedecía no sólo a la guerra, para la que habían obtenido las correspondientes patentes de corso, sino al aliciente de capturar alguno de los múltiples barcos franceses que navegaban por estas aguas.

En 1704 hicieron su aparición en el Pacífico dos navíos ingleses de 26 y 16 cañones respectivamente, al mando de William Dampier, que capturaron un par de embarcaciones de cabotaje.

Contra ellos envió el virrey del Perú al patache de la Armada de 40 cañones *Santa Cruz* y al mercante artillado con igual número de piezas *San Francisco de Asís*, autorizándose también a tres fragatas fran-



Compañías de Lanzas y Arcabuces. Detalle del cuadro de Melchor Pérez Holguín, que representa la entrada en Potosí del arzobispo de Charcas en 1716. (Museo de América, Madrid).

cesas de unas 300 toneladas y 30 cañones a combatirlos a cambio de licencias comerciales [1].

Los buques españoles, que fueron los que se toparon con Dampier, se habían bastado para ahuyentarle del teatro de operaciones tras un severo castigo artillero, pero se había dado el primer paso en la cooperación hispano-francesa en la zona.

Esta colaboración continuó en los años sucesivos, y cuando Woodes Rogers con dos buques de 32 y 24 cañones y cerca de 400 hombres sorprende y saquea Guayaquil en mayo de 1709, se forma una armadilla contra ellos de tres mercantes españoles y dos franceses que, sin embargo, no consigue encontrarlos.

Rogers, escapando de sus contrarios, se dirigió hacia el norte a la espera de las naves de Manila. Rindió a la almiranta que venía sola y atacó sin éxito a la capitana *Nuestra Señora de Begoña*, que, armada con 24 cañones, pudo resistir la acometida y retirarse sin daño. Por vez primera la nao de Acapulco rechazaba a sus atacantes gracias a la medida adoptada en el siglo anterior de armarse como sus iguales de las armadas del Mar del Sur y de las flotas de Indias.

Otros dos intrusos ingleses aparecieron en 1715. Uno de ellos consiguió un gran botín al capturar dos embarcaciones a la altura de Payta, pero en El Callao se fletó una fragata francesa en la que se embarcó tropas y dotación españolas, que capturó al pirata y recuperó lo robado.

La segunda nave, también inglesa, fue capturada por un buque armado por la Audiencia de Guadalajara, con lo que el virreinato de Nueva España contribuía en sus aguas a combatir a los buques extranjeros, que ya no tenían la consideración de corsarios por haberse firmado la paz.

Terminada la Guerra de Sucesión, Felipe V se siente lo suficientemente fuerte como para enfrentarse al contrabando francés en el Pacífico, por lo que, a falta de una escuadra capaz en la zona, decide remitir barcos desde Europa.

Para ello solicita los servicios del francés Juan Nicolás de Martinet y de tres de sus barcos a los que se añade el navío español *Nuestra Señora del Carmen*, al mando de Bartolomé de Urdinzu.

[1] Las fragatas francesas enviadas al Pacífico se caracterizaban por capacidad de carga, a la que unían un notable poder artillero.

Aunque en ese año de 1717 sólo pudieron doblar el cabo *El Conquistador* y *El Triunfante*, ambos buques capturaron seis presas en el mes de septiembre en Cobija y Arica.

Las tres mejores naves de las apresadas pasaron a engrosar la ya casi inexistente Armada del Mar del Sur.

Los dos buques principales de Martinet regresarían a España, pero el resto de los integrados en la Armada seguirían prestando notables servicios mientras la capitana *Concepción* y la almiranta *Sacramento* escoltaban las flotas con algún refuerzo de buque menor.

La Armada la dirigía un mando competente, Blas de Lezo, que había sustituido a Urdinzu, y que en 1721 apresaba otro buque francés de 32 cañones.

En 1725 una nueva compañía corsaria apoyada por el virrey, marqués de Castelfuerte, arma una fragata de 24 cañones, la *Nuestra Señora del Carmen*, para dedicarla también a la represión del contrabando, y obtiene un señalado triunfo al rendir cerca de Coquimbo, en la costa chilena, al navío holandés *San Luis*, de 40 cañones que, con otras tres naves había salido de Amsterdam; una había naufragado al remontar el cabo de Hornos, otra se había entregado, acosada y falta de víveres, al corregidor de Nazca, y la capitana había regresado al Atlántico.

El plan de enviar naves, mandos profesionales y dotaciones desde España, juntamente con el recurrir una vez más a la iniciativa privada, había tenido un rotundo éxito, y aunque el contrabando continuó y seguiría actuando hasta la declaración de libre comercio a finales de siglo, se redujo en gran manera.

En 1739 estallaba la Guerra del Asiento con Inglaterra, cuyo objetivo fue la ocupación del istmo de Panamá, pero utilizando unos medios mucho más poderosos de los empleados hasta entonces, y con una táctica nueva: la de atacarlo por dos flancos a la vez, desde ambas costas.

En noviembre de ese mismo año el almirante Vernon, con seis navíos de línea, se presentaba ante Portobelo y, tras batir los fuertes de la boca y el castillo de la Gloria, ocupaba la ciudad.

En febrero de 1740 tomaba el castillo de Chagre, y en marzo del año siguiente, al mando de una gran escuadra compuesta por 36 navíos y gran cantidad de transportes, atacaba Cartagena, de la que, sin embargo, hubo de retirarse con más de 9.000 bajas.

Un último plan para atravesar el Istmo con los regimientos de infantería a fin de atacar Panamá es rechazado por el mando inglés al

comprobarse que tanto la ciudad como sus accesos estaban bien defendidos.

Portobelo había caído por falta de defensores profesionales, artilleros entrenados y buen mantenimiento de sus bocas de fuego y cureñas, pese a sus buenas fortificaciones. Cartagena resistió frente a la mayor escuadra que hubiese surcado esas aguas, al verse suficientemente guarnecida por tropa veterana y mandada por profesionales de la milicia.

Los planes ingleses de conquista del Istmo y de incomunicación entre los virreinatos, y del Perú con la metrópoli, se venían abajo, pero nunca hasta entonces había estado en mayor peligro el dominio español. Mientras estos acontecimientos tenían lugar, la otra parte del plan inglés se ponía en práctica. El comodoro George Anson iniciaba en octubre de 1740 su viaje hacia el sur de América con seis buques de guerra, dos de transporte y 500 hombres de desembarco.

Su misión concreta era la de rebasar el cabo de Hornos y, una vez en el Mar del Sur, procurar hacerse fuerte en algún puerto chileno, para acto seguido dirigirse a Panamá, destruir sus fortificaciones, desembarcar sus compañías de infantería y tomar posiciones en espera del refuerzo que, desde la otra costa, pudiera enviarle Vernon, si con sus propios medios no pudiese tomar la ciudad.

Cuando llegaron a Madrid los informes del preparativo de esta flota, se comprendió rápidamente la magnitud de la amenaza a la que no parecía que las unidades destacadas en el Pacífico pudieran oponerse.

Por ello se aprestó una escuadra algo inferior compuesta por cinco buques de guerra y un paquebote, con un batallón de infantería a bordo, al mando de don José Pizarro.

Su objetivo era el de impedir al enemigo tomar Panamá en colaboración con las fuerzas locales, y, posteriormente, guarnecer con las tropas de infantería la costa chilena.

Ambas escuadras perderían la mayor parte de su capacidad combativa en su intento de cruzar de un océano al otro.

La expedición inglesa sufriría la pérdida de la *Wager* [2], y otras dos fragatas se verían precisadas a arribar al Brasil con averías, ante la imposibilidad de montar con tiempos tan contrarios el cabo de Hornos.

[2] Algunos de los miembros de su tripulación conseguirían sobrevivir en el medio natural y sin ayuda exterior, lo que, conocido en Lima, sería causa de preocupación para las autoridades, temerosas de cualquier asentamiento.

Sin la posibilidad de recibir ayuda de la escuadra remitida desde España, el virrenato del Perú preparó su propia defensa y envió a su general don Jacinto Segurola al encuentro del inglés con sus mejores unidades: los galeones *Sacramento* y *Concepción*, el patache *El Socorro* y la nueva fragata *San Fermín*, construida siguiendo las líneas de los barcos franceses.

La oportunidad de destruir a la escuadra enemiga en un momento en el que estaba exhausta la perdió el general español al no encontrarla en los primeros momentos y deducir precipitadamente que no había podido efectuar el paso por lo avanzado de la estación.

Las naves de Anson se repusieron en la isla de Juan Fernández, capturaron poco después un gran mercante que reemplazó al *Anna Pink* y al *Tryal*, que estaban inservibles, y se dirigieron acto seguido a Payta, que incendiaron tras conseguir un gran botín.

Sin fuerzas suficientes como para atacar Panamá y conocedor del fracaso de Vernon, se dirigió el inglés con el resto de sus hombres, a bordo únicamente de su capitana, hacia el poniente.

La suerte le depararía encontrarse en abril de 1743 con el galeón de Acapulco, que no pudo ofrecer mucha resistencia a un navío de guerra de 60 cañones.

Pese a las pérdidas sufridas, el Pacífico español había escapado a la mayor amenaza de su historia.

Aunque otras guerras tendrían por escenario la América española en el resto de siglo, el Pacífico americano no volvió a sufrir la incursión de una fuerza naval enemiga, reduciéndose la misión de su armada a combatir el contrabando, mientras se llevaban a cabo grandes obras de puesta a punto de las defensas costeras en previsión de futuro, y la organización del espacio y de la milicia sufrían las grandes reformas de Carlos III.

La situación de tranquilidad fue aprovechada para proseguir las exploraciones por las costas septentrionales de Nueva España, y así en 1774 don Juan Pérez con la fragata *Santiago* reconocía la costa hasta los 53 grados de latitud y visitaba el archipiélago de Nutka y su puerto de San Lorenzo, del que tomó posesión.

Al año siguiente don Juan de la Bodega y don Juan de Ayala recorrían la misma zona, y más tarde, con las corbetas *Princesa* y *Favorita*, don Juan de Arteaga y don Francisco Maurelle completaban los trabajos hidrográficos anteriores.

A partir de 1779 se empezó a comprobar la oportuna previsión del gobierno español en enviar estas expediciones, que confirmaban internacionalmente su dominio.

Diversos barcos rusos procedentes del estrecho de Behring empezaron a establecer algunas factorías de pieles en Onalaska y Nutka, pero ante la enérgica reclamación diplomática española, el gobierno ruso consintió en permitir su desalojo por los españoles.

Más gravedad y complicación revistió el incidente que protagonizaron la fragata *Princesa* y el paquebote *San Carlos*, que apresaron dos buques ingleses en Nutka, y que estuvo a punto de traer consigo una nueva guerra, que pudo evitarse por vía diplomática con algunas concesiones por parte española.

La expedición Malaspina, que con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* cruzó el Pacífico recogiendo datos en sus etapas más notables, supuso una toma directa de contacto del ámbito del Mar del Sur con la metrópoli, un estudio profundo de su problemática militar y el broche de oro de un siglo que se había caracterizado por un gran interés en encontrar soluciones.

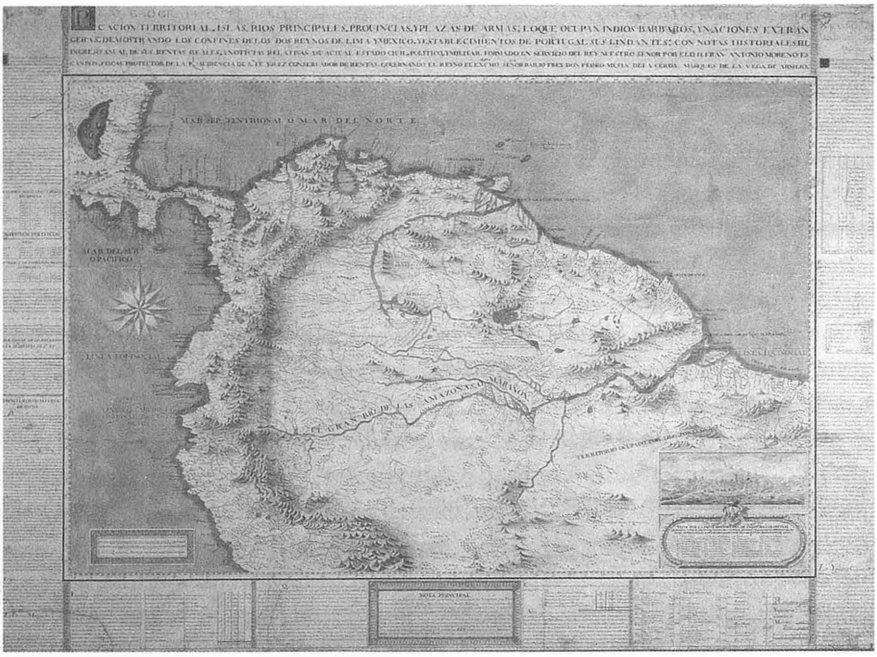
La reorganización territorial

El debilitamiento de los vínculos políticos y económicos entre la metrópoli y los territorios de ultramar, tanto como la necesidad de fortalecer la defensa y reprimir el contrabando, propician la adopción de medidas centralizadoras y desencadenan la influencia que en la nueva administración va a tener el estamento militar.

Así, cuando en 1717 se crea el virreinato de Nueva Granada, los gobernadores de Panamá, Cartagena y Caracas son al mismo tiempo comandantes generales de sus demarcaciones, pero dependientes del virrey, mientras que antes ostentaban el rango de capitanes generales y actuaban con la autonomía propia de su cargo.

Con objeto de coordinar actuaciones en asuntos de guerra y contrabando, las provincias de nueva creación de Santa Marta y Río de Hacha pasan a depender de Cartagena; Veragua, Portobelo y Darien, de Panamá; y Cumaná, Margarita, Trinidad, Maracaibo y Guayana, de Caracas.

El mapa del espacio político hispanoamericano tras el lapso 1724-1739, en que se volvió al sistema de las dos grandes divisiones virrei-



Plano del virreinato de Nueva Granada. Por Francisco Moreno y Escandón (1772). Museo Naval de Madrid

nales, queda macrogeográficamente dividido en tres virreinatos: Nueva España, Nueva Granada y Perú.

Un cuarto virreinato se instituirá más tarde, y cuando se aprecien las ventajas estratégicas de las nuevas divisiones, se pensará incluso en crear otros dos: uno para las regiones del sur del Perú, y otro para las septentrionales de Méjico, quedando Filipinas al margen de estas elucubraciones por no considerarse de entidad territorial suficiente.

El virreinato de Nueva España permanece estructurado en la primera mitad del siglo XVIII tal y como lo estaba a finales del XVI, en cinco audiencias: Guadalajara, Méjico, Guatemala, Santo Domigo y Filipinas.

En 1770 se crea un mando militar unificado e independiente sobre las gobernaciones de Sonora, California, Nueva Vizcaya, Nuevo Méjico, Coahuila y Texas, es decir, con los territorios fronterizos del norte, que se denominó Comandancia General de las Provincias Internas del Norte de Nueva España, que cumpliría una importante misión

defensiva frente a las hordas de indios nómadas, y, más tarde, frente a la presión expansionista de la recién nacida república de los Estados Unidos.

El virreinato de Nueva Granada, con sede en Santa Fe de Bogotá, se constituye con los territorios de las audiencias de Panamá, Santa Fe y Quito más los territorios continentales e insulares comprendidos entre la Guayana y el golfo de Maracaibo [3].

Su creación obedece desde el punto de vista estratégico a la necesidad de crear en todos los territorios centroamericanos y del norte del subcontinente, a los que la experiencia ha constituido como objetivo militar de los siglos anteriores, una unidad defensiva que también cierre ese acceso al Mar del Sur.

A final de siglo la creación de la capitanía general de Caracas supondrá el reconocimiento de intereses defensivos independientes a esta zona, que queda, por lo tanto, totalmente desvinculada del ámbito del Pacífico.

El virreinato de Perú, tras la segregación de las audiencias de Panamá y Quito, sigue siendo un espacio geográfico inmenso que comprende las audiencias de Lima y Charcas y los territorios del Río de la Plata o Paraguay, hasta que estas dos últimas provincias formen virreinato independiente; a final de siglo se creará la de Cuzco.

Lo forman por lo tanto:

— La Audiencia de Lima con sus distritos.

— La Audiencia de Charcas (que pasará en 1776 a integrarse en el virreinato del Río de la Plata), con las provincias de Santa Cruz de la Sierra y Tucumán.

— La Audiencia de Chile con las de Cuyo, La Imperial y los territorios del estrecho de Magallanes. A partir de 1798 el gobierno declaraba la absoluta independencia de la capitanía general de Chile, respecto a la Audiencia de Lima.

— Las Provincias del Río de la Plata con Buenos Aires y Paraguay (hasta 1776).

— La Audiencia del Cuzco, fundada en 1787 para el mejor gobierno de la zona más meridional del virreinato.

[3] La zona estratégica centroamericana adquiría así entidad propia, con lo que se facilitó su defensa, como se demostró en la de Cartagena de Indias frente a Vernon.

En el último cuarto de siglo, en 1776, se instituye el virreinato del Río de la Plata, con capitalidad en Buenos Aires, abarcando todas las Provincias del Río de la Plata, más los territorios al este de los Andes que habían dependido de Chile, y todo el territorio de Charcas.

Su creación respondía a la necesidad estratégica de contar con un mando unificado suficientemente fuerte y capaz como para contrarrestar la doble amenaza representada por la presión portuguesa desde Brasil y la penetración inglesa al Mar del Sur.

Desde este momento el Perú cuenta con un guardián de su acceso meridional que puede evitar el revituallamiento de cualquier expedición con destino al Mar del Sur y de una base que, potenciada, puede incluso impedir el acceso.

El nuevo territorio virreinal, en el que se institucionalizó el sistema de intendencias con atribuciones muy diversas, incluidas algunas militares, quedó constituido por las de Buenos Aires, Córdoba del Tucumán, Salta, Paraguay, La Paz, Cochabamba, presidencia de las Charcas, Provincias de Chiquitos y Mozos, Misiones de Guaraníes, y Montevideo.

La instauración del sistema español de intendencias, que se fue extendiendo a todo el ámbito americano y filipino, trajo consigo la supresión de los corregimientos y la asunción consiguiente de los cometidos militares y reclutadores asignados a los corregidores por parte de los intendentes y sus delegados.

A partir de 1784 se crearon siete intendencias en Perú, constituidas como demarcaciones territoriales: Trujillo, Tarma, Huancavélica, Huamanga, Cuzco, Arequipa y Lima. Otra más se añadiría en 1796: la de Puno.

Al comenzar el siglo XIX la estructura política de la América española se compone esquemáticamente de: virreinato de Méjico, capitanía general de Cuba, capitanía general de Guatemala, virreinato de Nueva Granada, capitanía general de Venezuela, virreinato de Perú, capitanía general de Chile y virreinato del Río de la Plata.

Soldados, milicias y armas

El espíritu reformista borbónico alcanzó ya en los primeros años de la nueva dinastía a la organización y efectivos españoles en Améri-

ca, aunque manteniendo ese carácter eminentemente defensivo que la escasez de fuerzas disponibles y la magnitud y diversidad de espacio a cubrir imponían.

Aunque las dos bases humanas sobre las que se sustentaba la defensiva: tropa reglada y milicia local, siguen siendo las mismas, ambas sufrirán grandes transformaciones.

Junto a las unidades de infantería distribuidas en batallones y compañías, se dotan las principales plazas de alguna unidad artillera propiamente dicha que, a diferencia de la etapa anterior, se especializa en el uso de las piezas, no confiándose a meros soldados o vecinos, dirigidos en contadas ocasiones por un artillero.

Tras la creación del Real Cuerpo de Artillería, se empiezan a enviar oficiales a Indias; el segundo paso será el de la formación de compañías en las bases, desde donde se remiten destacamentos en sucesivos relevos a las plazas secundarias.

La caballería también se organiza y moderniza mediante la formación de las compañías de Dragones, armados con armas de fuego del tipo fusil o escopeta, en lugar de lanzas y arcabuces, y que, a la movilidad que les proporcionaban sus monturas, unían su adiestramiento para combatir a caballo y a pie [4].

En cada plaza, y en las capitales de los virreinatos, existía un Estado Mayor más complejo y completo que el de épocas anteriores y en los que, además de la autoridad militar jurisdiccional y de sus oficiales superiores de infantería, se iban añadiendo los de las otras armas y también los de los servicios (cirujanos, ingenieros, armeros, guarda-almacenes, capellanes...).

Las denominadas «juntas de capitanes» quedaron sustituidas por las planas mayores que en América, al carecerse de un ejército propiamente de operaciones, tienen carácter estático.

En este nuevo Ejército de Indias, como en el de la Península, los mandos cambian de denominación, aunque lo fundamental de las funciones permanece inalterable.

— El grado de brigadier se reserva para distinguir a los mandos superiores más meritorios y a los coroneles de los regimientos más im-

[4] A diferencia de sus homónimos, empleados anteriormente en las guerras de Flandes, no se trataba de infantes a grupas, origen de su denominación, sino de fuerzas de Caballería dotadas de montura propia.

portantes, como el de Lima. Es, por lo tanto, un empleo más de distinción que de mando.

— El coronel, que es el anterior maestre de campo, manda un regimiento o un batallón, y es el teniente de rey o gobernador militar de la plaza en que está de guarnición, además de jefe de su propio batallón.

— El sargento mayor ha perdido su condición operativa y es el administrador del regimiento. El ayudante es su auxiliar administrativo con categoría superior a la de teniente e inferior a la de capitán.

— El teniente coronel es, a la vez, segundo jefe del regimiento y cabeza de su propio batallón.

— El capitán tiene las mismas funciones tradicionales de entrenamiento y dirección en combate de la tropa, y también la de su reclutamiento.

Las compañías de élite se denominaba de granaderos y el resto, de fusileros.

— El teniente realiza funciones delegadas del capitán.

— El subteniente tiene las funciones del alférez, cuya denominación sólo se conserva en Caballería.

— En cada compañía existían además dos cadetes, aprendices de oficiales, con mando sobre los sargentos y la tropa.

— El sargento es el enlace entre la tropa y los mandos con el auxilio de los cabos. Ha perdido ya su condición de oficial de la compañía que en otras épocas tuvo.

El Ejército de Indias es frecuentemente reforzado por unidades completas remitidas desde la Península, generalmente a Portobelo y Panamá (1733, 1765 y 1769), pero también a Lima, como los dos batallones del regimiento de Zamora enviados desde Cádiz en 1782.

Para la protección del Istmo se crea en 1738 un batallón fijo y una compañía de Artillería de guarnición en el presidio de Panamá, en Portobelo y en la fortaleza de San Lorenzo el Real de Chagre.

A sus misiones de protección de la amenaza exterior se incluye la de patrullar y limpiar de cimarrones la zona, lo que nos pone en antecedentes de que el problema de los esclavos escapados y organizados para sobrevivir delinquiendo no se había llegado a solucionar.

En 1753 se crea un batallón con siete compañías y una escuadra de Artillería para la plaza del Real Felipe del Callao, y se destina otro batallón de seis compañías y una escuadra de Artillería a la guarnición

de Valdivia y los castillos de su jurisdicción. A Concepción, Valparaíso y Chiloé se destinan otras 17 compañías.

En 1780 se crea una compañía y una sección de Artillería para la plaza de Acapulco.

A fines de siglo el cuadro general de efectivos de tropas veteranas es el siguiente:

— Nueva España:
Compañía de Alabarderos de la Guardia del virrey.
Cuatro Regimientos Fijos de Infantería.
Batallón Fijo de Veracruz.
Cinco compañías fijas de Infantería.
Tres compañías del Real Cuerpo de Artillería.
Dos regimientos de Dragones.

De todas ellas, aparte de las compañías destacadas que delimitaban el ámbito por el norte en la frontera septentrional de indios, sólo las guarniciones de Infantería y Artillería de Acapulco y la compañía del presidio de San Blas se pueden citar como unidades situadas en el espacio estratégico del Pacífico directamente vinculadas con su defensa; las demás, aunque fuera de dicho ámbito, merecen citarse dado su carácter de fuerza más o menos móvil y, por lo tanto, capaz de colaborar en dicha zona.

— Guatemala:
Regimiento de Infantería Fijo.
Compañía Fija del Castillo de Omoa.
Siete compañías de Artillería.

— Nueva Granada:
Compañía de Caballería de la Guardia del Virrey (1751).
Compañía de Alabarderos de la Guardia del Virrey (1751).
Unidades de Infantería:
Regimiento de Infantería Fijo de Cartagena (1773).
Batallón de Infantería Fijo de Panamá (1773).
Batallón de Infantería Auxiliar (1783).
Cuerpo de Infantería de Quito (cuatro compañías) (1771).
Compañía de Popayan (1771).
Guarnición de Chagre.
Compañía de Infantería Ligera del Darién del Sur.
Partidas de Infantería del Chiman.

Unidades de Artillería:
Dos Compañías de Cartagena.
Compañía de Panamá.

– Perú:
Compañía de Alabarderos de la Guardia del Virrey (1551).
Compañía de Caballería de la Guardia del Virrey (1557).
Infantería:
Regimiento Real de Lima (tres batallones, a siete compañías) (1753).
Dos Compañías de Infantería de Chiloé.
Artillería:
Compañía de Lima.
Compañía en Chiloé.
Caballería:
Caballería de Tarma (1784).
Compañía de Dragones de Chiloé.
Compañía de Dragones del Cuzco.

– Chile:
Infantería:
Batallón de la Concepción (1778).
Batallón Fijo de Valdivia (de seis compañías) (1753).
Artillería:
Compañía de Concepción.
Compañía de Valdivia.
Destacamento o Escuadrón de Valdivia.
Caballería:
Asamblea Veterana (1769).
Cuerpo de Dragones de la Frontera (ocho compañías).
Compañía de la Reina (1758).

La supresión de las encomiendas supuso también la de la prestación militar de los encomenderos a caballo, pero quedó en pie la Compañía de Caballería de la Guardia Virreinal peruana y se creó otra en 1751 para el virrey de Nueva Granada.

Aunque se puede ciertamente hablar de la existencia de auténticas milicias desde finales del siglo XVI, es ahora cuando éstas adquieren una organización y un carácter permanente, llegando a convertirse en una institución de gran arraigo que será cantera de las unidades profesio-

nales y constituirá una gran reserva general y el complemento de un ejército necesariamente limitado.

Con ello se consagraba el criterio oficial mantenido por la Corona de que la responsabilidad de la defensa incumbía en primer lugar a los propios interesados en ella, aunque el gobierno colabore en esta tarea en la medida de sus fuerzas mediante la creación y mantenimiento de unidades regulares en determinados puntos de especial interés estratégico.

Su originario carácter voluntario se convierte en forzoso, aunque la actuación combativa se restrinja a casos extremos y su servicio continúe siendo gratuito.

La gran reforma se produce en tiempos de Carlos III (a partir de 1763), en que se organizan dos tipos de milicias: las provinciales o «disciplinadas», que contaban con reglamento y cuadros veteranos y podían ser empleadas fuera de su propio distrito, y las «urbanas» o adscritas a un lugar concreto, donde actuaban como auxiliares.

El entrenamiento de estas fuerzas, aunque limitado y esporádico, corre a cargo de oficiales profesionales, si bien disponen también de mandos propios encarnados por lo más representativo de la sociedad criolla.

En las milicias se encuadran todos los hombres sanos y sin taras físicas o mentales comprendidos entre los 16 y los 45 años, con algunas excepciones, como los funcionarios públicos y los clérigos.

Las compañías locales se estructuraban en unidades superiores de tipo batallón y regimiento, correspondientes a jurisdicciones territoriales más amplias.

Así como se mantiene la prohibición de sentar plaza en el Ejército a cualquiera que no sea blanco, en estas unidades se integran todos los habitantes según su clasificación racial (compañías de blancos, indios, morenos, pardos...), o social, (nobles, españoles, comerciantes...).

En Nueva España, a finales de siglo, las fuerzas de las Milicias Disciplinadas y Urbanas, integradas en las diferentes armas, sumaban unos 12.000 hombres.

En Guatemala integraban las fuerzas de milicias diferentes regimientos y compañías sueltas de Infantería y Caballería, además de las llamadas «Compañías de Pardos Libres».

En Nueva Granada unos 6.500 hombres se integraban en diversas unidades de Infantería, Artillería y Dragones.

En el Perú más de 8.000 hombres formaban parte de las Milicias Disciplinadas y 30.000 más en las Milicias Provinciales Urbanas.

En Chile unos 3.000 hombres formaban en las diversas unidades de Milicias Disciplinadas, a los que hay que añadir las numerosas milicias urbanas de Infantería de la capital y distritos.

Desde el punto de vista orgánico, la intervención de la cúpula militar peninsular se robustece a lo largo del siglo a través de una vinculación directa entre las formaciones americanas que acabarán denominándose Ejército de América.

La conducción de las operaciones, salvedad hecha de las líneas generales y los planes de mayor envergadura emanados de Madrid, seguirán en manos de los capitanes generales, como únicos mandos con conocimiento directo de la situación y de la efectividad de los medios, pero la defensa se establece como un todo, en base a la conjunción de todos sus elementos, y se origina una continua interrelación e intercambio de tropas y suministros.

El número de cañones sufre un importante crecimiento respecto de los existentes en época anterior, muchos de ellos procedentes del esfuerzo de la fundición limeña del último cuarto de siglo.

Sin embargo, ni sus calibres, ni sus montajes, ni su mantenimiento eran los adecuados, pues contaba la mayoría con casi un siglo de servicio. Por lo general, se reservaban los mayores calibres para las baterías estratégicas y las grandes fortificaciones costeras, y los menores y morteros, para impedir desembarcos.

Los arcabuces y mosquetes, que continuaban en uso durante el siglo XVII, se aligeran, disminuyen su calibre y adoptan la llave de chispa, abandonan la horquilla sustentadora y pasan a denominarse fusiles.

Sin embargo, buena parte de las tropas de milicias siguen presentándose a los alardes con las armas de sus abuelos.

Al fusil se le adapta la bayoneta, convirtiéndolo en arma de asta, lo que no supone, sin embargo, la supresión de picas y alabardas.

El sistema defensivo a mediados de siglo

Las líneas generales del sistema defensivo no varían en el siglo XVIII, manteniéndose en lo fundamental sus cuatro pilares (sistema de alarma, fortificación diversa en tierra, fuerzas sobre las armas y buques

de guerra); se adaptan, sin embargo, en mayor o menor medida, a las nuevas técnicas y exigencias tácticas y se observa, por lo general, una mayor disciplina y previsión que en épocas anteriores.

La intensa actividad de los intrusos en el último tercio del siglo anterior había revitalizado el sistema de vigilancia de la costa chilena, convirtiéndolo en constante y efectivo, así como la inmediata reacción consecuente de guarniciones y milicias, a pesar de la sucesión inevitable de las falsas alarmas.

Amadeo Frèzier, informador de Luis XIV, comenta en su *Relación del Viaje por el Mar del Sur*:

> Es muy frecuente que, al aviso de los centinelas apostados a lo largo de la costa, se reúna por lo menos una parte de esas tropas cuando aparece un navío que se considera que no es de construcción española; no pocas noches hemos visto disparar un tiro en señal de alarma ante la menor sospecha y sin motivo.

El estado de defensión de las plazas fuertes americanas del Pacífico sur, competencia de un ingeniero jefe residente en Lima, era en el primer tercio de siglo, el siguiente:

— Chacao. Fuerte en la isla de Chiloé que, según el mismo Frèzier, «no merece tal nombre ni por su construcción ni por sus municiones».

— Valdivia. La plaza tardíamente ocupada y protegida en el siglo anterior cuenta, a principios del siglo XVIII, con tres fuertes (Mancera, Niebla y Amargos) que cruzan los fuegos de más de cien piezas artilleras a la entrada del puerto.

La ciudad propiamente dicha tiene murallas de tierra apisonada y doce piezas de artillería.

Su principal defensa está orientada al mar, aunque, como avanzadilla de cualquier incursión indígena, existía un fuerte situado al norte noroeste con dos piezas artilleras y veinte hombres de guarnición sobre una eminencia denominada Las Cruces.

— Concepción. Aunque sin fuerte ni murallas, dispone de una batería a barbeta construida con canto rodado, con nueve cañones, que sólo flanquea el fondeadero situado frente a la ciudad.

En sus alrededores, donde había quedado establecida realmente la línea fronteriza con los araucanos, si excluimos Valdivia, permanecen los siguientes puestos militares fortificados:

— Puren (a 15 leguas del Bíobío).

— Nacimiento (en la costa araucana) con 14 piezas, pero con murallas en muy mal estado.

— San Pedro (en el Bíobío, a tres leguas de Concepción).

— Talquemahuida.

— San Cristóbal.

— Santa Juana.

— Yumbel.

Los antiguos de Boroa, Coloe, Repocura, La Imperial y Tucapel, destruidos y abandonados, no serán en adelante tomados en cuenta para su posible integración en el cinturón defensivo de Concepción.

— Valparaíso. Dispone de un conjunto integrado compuesto por su fuerte, que sólo domina la ensenada principal, de una batería de nueve cañones de mal diseño y vulnerable por sus flancos, denominada Castillo Blanco, y de otra, a mayor altura, de seis.

En el castillo servían otras cinco piezas y dos obuses.

— Arica. Con una batería en forma de fuerte pequeño que domina sus tres caletas, en estado ruinoso.

— El Callao. Donde el recinto defensivo comienza a manifestar deterioros y brechas como consecuencia de la marea. Su muralla, flanqueada por los diez bastiones abovedados y con su propio arsenal de pólvora y municiones, monta de dos a cuatro piezas sobre cada bastión, contando con más de 40 todo el contorno.

— Lima. Conserva en buen estado su recinto amurallado construido hacia 1685 por el virrey, duque de Palata, sin que su anchura se haya ampliado para permitir el emplazamiento de artillería.

En términos generales, se puede decir que el estado de la fortificación era muy deficiente debido tanto a la mala calidad de los materiales de construcción empleados, como a ausencia de mantenimiento y reparaciones.

Los atrincheramientos de la rada de Arica no eran ya más que restos desmoronados; Valparaíso precisaba serias reparaciones y los fuertes de la frontera chilena sólo estaban parcialmente conservados debido a la política pacifista mantenida.

Sólo Lima, cuyo recinto no puede considerarse en sentido estricto como fortaleza frente a invasores extranjeros, mantenía el buen estado de sus defensas por la propia característica del material de su construcción: el adobe, bloques de tierra amasada con un poco de paja y se-

cada simplemente al sol, lo que en opinión de los expertos «dura siglos por cuanto la lluvia no la disuelve jamás».

Muchos de los emplazamientos de las baterías resultaban incorrectos e incluso inútiles al batir algunas zonas dejando libres otras donde podía desembarcar el enemigo con un mínimo de información.

En octubre de 1740 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que se encontraban en Quito llevando a cabo junto con académicos franceses la medición geodésica del meridiano, fueron llamados a Lima por el virrey, marqués de Villagarcía, para organizar la defensa costera frente al ataque de Anson.

Su asesoramiento y actuación al mando de sendas fragatas corsarias fue muy efectivo, y con motivo de este viaje emitieron un informe sobre el estado de la armada y de las defensas costeras que no difería en lo fundamental del que años antes había redactado Frèzier.

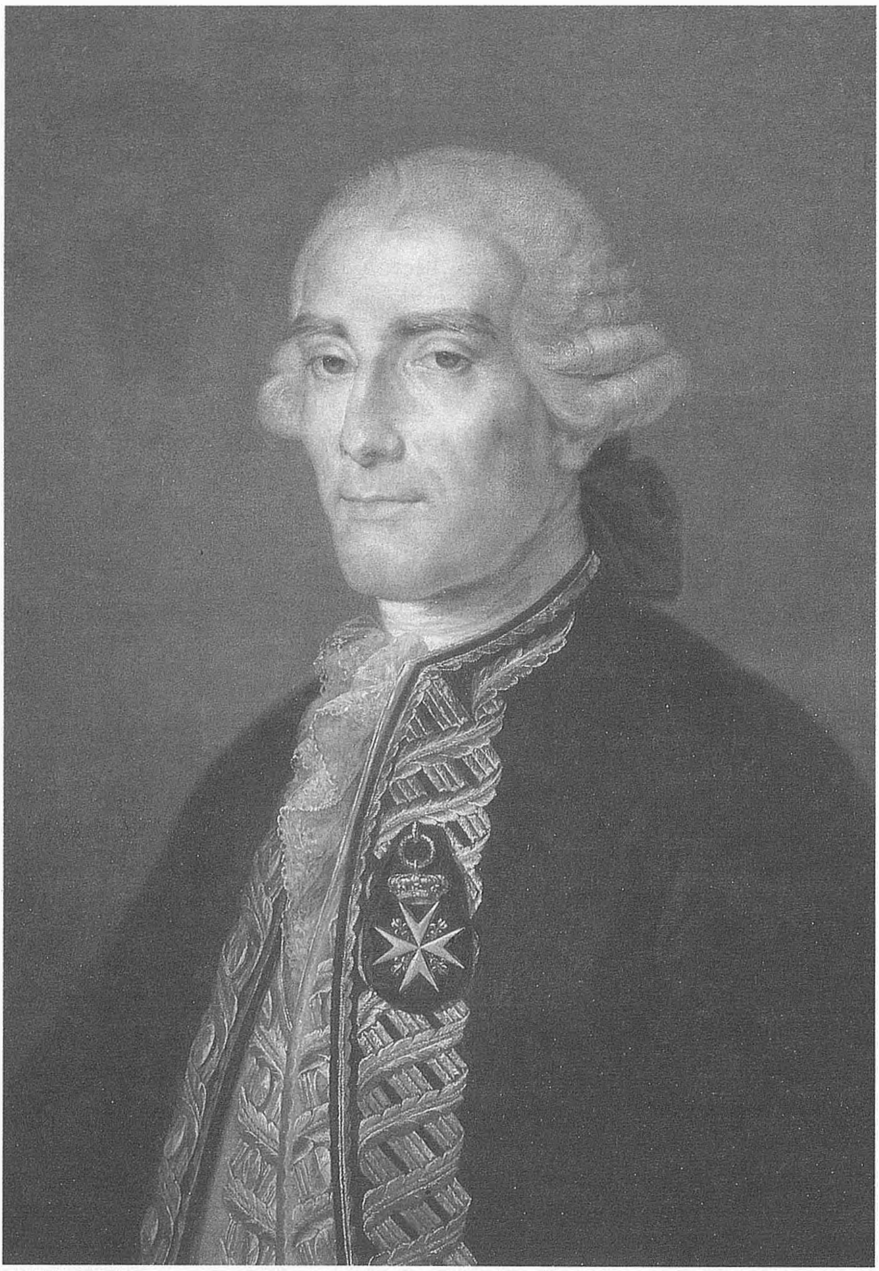
La política neutralista de Fernando VI archivaría de momento estos informes para tiempos de mayor peligro, pero en 1746 la destrucción por un seísmo de las fortificaciones de El Callao brindó la oportunidad de emprender en esta plaza un verdadera fortificación a la moderna.

Para su traza se aprovechó la presencia del francés Godin, compañero de Juan y Ulloa, que diseñó el castillo de planta pentagonal que comenzó a construirse al año siguiente.

Los baluartes del fuerte que se conocería como Real Felipe, recibieron los nombres del rey, San José, San Felipe, San Carlos, y de la reina. El conjunto acabó por reunir todas las construcciones defensivas precisas, así como alojamientos y almacenes de víveres y municiones.

Esta magna obra sería sucesivamente perfeccionada y mantenida por los siguientes virreyes, especialmente por Amat, constituyendo la más completa fortificación del Mar del Sur hasta la capitulación de su último castellano, el general Lamar, ante las fuerzas independentistas, el 19 de septiembre de 1821.

Las nuevas trazas y sistemas de fortificación del siglo se fueron extendiendo a otros lugares de la costa y a accesos sobre los que los informadores habían manifestado estar en peligro. Se reformaron las antiguas construcciones, así en Panamá y Portobelo (fuertes de Santiago, San Jerónimo, San Fernando, San Lorenzo de Chagre y recinto real abaluartado de Panamá); en Guayaquil (fuerte de la Punta de Picón); en Valdivia (castillo de Amargos y fuerte del Corral) y Pisco (fuerte de



Retrato de Jorge Juan. Anónimo. Museo Naval de Madrid.

San Carlos), mientras que en la isla de Juan Fernández, refugio que había sido de Anson, se llevaban a cabo fortificaciones menores.

El mismo maremoto que había abatido las murallas del Callao, había acabado con la mayor parte de las unidades a flote [5], por lo que los buques perdidos fueron reemplazados por dos navíos enviados desde la Península: el *Castilla*, y el *Europa*, cuya labor quedó reducida a la represión del contrabando.

El último buque construido en Guayaquil, el *San José Peruano*, de 60 cañones, completaría esta fuerza juntamente con algunos guardacostas menores.

A partir de esta época, el mando naval es ejercido por oficiales profesionales de Marina.

Chiloé, escudo del Mar del Sur

La principal consecuencia que la experiencia de un siglo de intrusiones por el sur podía aportar era la necesidad que los buques o escuadras que cruzasen del Atlántico al Pacífico, bien fuera por los estrechos o doblando el cabo de Hornos, y también sus dotaciones, reparasen y se recuperaran tras lo que constituía una durísima prueba que venía reduciendo los medios combativos en más de un tercio de su poder.

La naturaleza, que tan duros obstáculos presentaba para realizar el paso, premiaba, sin embargo, a los que lo conseguían con un mar lleno de islas y unas costas no ocupadas por los españoles, y con multitud de ensenadas, abrigos, surgideros y aguadas, donde podían permanecer ocultos hasta el momento de poner en práctica sus designios.

Cada expedición desde la de Drake había recogido información hidrográfica y confeccionado mapas que luego heredaban total o parcialmente las posteriores, pudiendo afirmarse sin temor a error que las costas y archipiélagos del Pacífico sur americano eran mejor conocidas por los extranjeros que por los propios ribereños.

La inquietud originada por la irrupción de Anson en 1741, y el conocimiento de las intenciones inglesas de asentamiento en el área

[5] Tan sólo la fragata *Esperanza* se salvó de la catástrofe por estar carenando en Guayaquil.

motivaron una reacción local tendente al mejor conocimiento de los archipiélagos de los mares del Sur, al objeto primordial de poder detectar en el futuro posibles zonas de ocultación y refugio de buques enemigos, de forma que la infeliz circunstancia dada ese año de disponer de una escuadra que no pudo utilizarse al no haber sabido encontrar al enemigo, no volviera a repetirse.

Así en 1766 el jesuita padre José García, partía con cinco piraguas desde la misión de Caillín hacia el sur en doble comisión religiosa y política, reconocería las costas, islas y canales hasta llegar al lugar del naufragio del *Wager*, y confeccionaría a su regreso un mapa de la zona.

Al año siguiente, el gobernador de Chiloé, don Manuel de Castelblanco, enviaba a las mismas aguas una expedición mandada por el teniente don Pedro Mansilla y el piloto Cosme Ugarte, ante el temor de algún asentamiento inglés.

En diciembre de 1768 partía desde Chacao la de don José de Sotomayor, auxiliado del piloto Francisco Hipólito, por orden del nuevo gobernador de Chiloé, don Carlos Beránger.

En octubre de 1770 el virrey del Perú, don Antonio Amat, hace salir de El Callao dos buques al mando de los capitanes de fragata don Felipe González y don Antonio Domonte, que inspeccionan Pascua y posteriormente los archipiélagos del sur.

El 2 de noviembre de ese mismo año parte el teniente de Artillería de la plaza de San Carlos, don José Ríus, con las piraguas *Santa Rosa de Lima* y *San Francisco Javier*, al reconocimiento «del archipiélago y puerto de Pingue el Ana en las tierras del sur de esta provincia de Chiloé».

Los misioneros franciscanos, sucesores de los jesuitas tras la expulsión de éstos, realizan entre 1778 y 1779 diversos reconocimientos de los archipiélagos de Guayaneco y Guaitecas.

El *Discurso* del alférez e ingeniero delineador, don Lázaro de Ribera, que se publica en Lima en 1782, es consecuencia de su viaje a Chiloé, enviado por el virrey de Guirior; consiste en un detenido estudio en el que los temas defensivos y militares ocupan una importante parte.

Toda esta importante recopilación de información, que se traduce en un completo archivo de documentación, informes y cartografía, se amplía a fin de siglo con la obra del piloto de la Real Armada, don José de Moraleda, con lo que se alcanza un conocimiento bastante

exacto de todos los lugares donde pudiera refugiarse el enemigo, de forma que cualquier agrupación naval propia, sin pérdida de tiempo, fuera capaz de ir recorriendo sólo los lugares de posible fondeo, hasta dar con él y destruirlo antes de que pudiera rehacerse.

Este conocimiento, de fundamental importancia estratégica, se completará con una red de fortificaciones en la zona, que permitirán trasladar al sur, a Chiloé y la costa chilena inmediata, una barrera defensiva que obstaculizaría el acceso al litoral septentrional de todo buque que viniera costeando en esa dirección, como buena parte de los buques extranjeros había hecho hasta entonces, protegiendo a la vez los puertos de su localización.

El complejo defensivo se componía de las siguientes fortificaciones:

— Batería del canal de Remolinos. Capaz para siete piezas, cinco en troneras y dos a barbeta.

— Batería de Pampa de Lobos. También en el canal de Remolinos, a una milla al noroeste de la anterior. Capaz para siete piezas a barbeta.

— Fuerte de San Antonio de Chacao. Situado frente al puerto de Chacao, defendiendo la entrada del estrecho que separa el continente suramericano de la isla de Chiloé. De recinto cuadrado con tres baluartes en los ángulos noreste, sureste y suroeste, y medio baluarte al noroeste. Con estacada y foso, y guarnecido por tropa veterana. Capaz para once piezas en los baluartes y ocho en la batería de la cortina; frente al puerto.

— Batería de la Poza o del Astillero. Situada al oeste del anterior, sobre la punta de su nombre, cruzando fuegos con el fuerte. Capaz para seis cañones a barbeta.

— Fuerte de Santiago de Castro. Dominando la loma de San Florentín, en la capital de Chiloé. De figura cuadrada y dos baluartes en los ángulos opuestos noreste y sureste. Capaz para diez cañones en troneras y guarnecido por una compañía de milicias.

— Batería de Tauco. Situada en la costa occidental del estero de Castro. Capaz para ocho piezas a barbeta.

— Fuerte de San Miguel de Calbuco. En la parte noroeste de la isla de Caicahen. Cuadrado y con un baluarte entero al noroeste y dos medios en los ángulos sureste y suroeste. Capaz para doce piezas.

— Fuerte de San Francisco Javier de Maullin. En la costa chilena. De planta exagonal y capaz para catorce cañones. Estaba guarnecido con tropa veterana.

— Fuerte de San Carlos. En Chiloé, sobre la punta de Teque. Cuadrado y con cuatro baluartes angulares, con estacada y foso. Capaz para diez piezas. Complementarias del fuerte, se construyeron las baterías de Campo Santo, del Muelle, Poquillihue, Barcacura y Acui.

— Batería de Campo Santo. Bajo el anterior y capaz para cinco piezas.

— Batería del Muelle. Situada en la punta suroeste de la caleta. Capaz para ocho piezas.

— Batería de Poquillihue, sobre la punta de su nombre. Capaz para siete piezas. Cruzaba sus fuegos con las dos anteriores, impidiendo el desembarco en las playas próximas.

— Batería de Barcacura. Capaz para seis cañones.

— Batería de Acui. Sobre la punta de su nombre, paso indispensable para los buques que han de entrar en San Carlos. Capaz para veinte cañones.

Aunque el Estrecho no se había fortificado, como hubiera sido el deseo de don Jorge Juan, su idea de situar una base y barrera al sur se había puesto en práctica.

La isla de Chiloé quedaba constituida en el elemento principal de la defensa del Mar del Sur, con una guarnición que, en papeles, debía de estar compuesta por unos 400 soldados profesionales y unas fuerzas de milicias que se aproximaban a los 3.000, con cerca de cien piezas de artillería de bronce y hierro en buen estado de servicio y «más de 4.000 fusiles buenos, muy suficiente número de pistolas, armas blancas, municiones y pertrechos», como se especifica en los informes.

Hasta 1826 se mantendría en Chiloé el pabellón español que, desde seis años antes había resistido los continuos ataques de los patriotas chilenos.

Las Filipinas hasta el final del dominio español

La organización territorial de las Filipinas no sufre modificación alguna con el advenimiento de los borbones. Las islas, junto con las Marianas, formaban el territorio o distrito de la Audiencia de Manila, dependiente del virreinato de Nueva España a efectos económicos, casi exclusivamente, ya que su gobernador y capitán general recibía instrucciones directas del rey y del Consejo de Indias.

La primera mitad del siglo XVIII transcurrió en ese estado de paz exterior y continua actividad de los piratas de Mindanao, Joló y Borneo que, pese a tratarse de sultanatos independientes, no hemos incluido en nuestro estudio, reservado a la amenaza del ámbito por parte de las potencias que podían poner, y efectivamente pusieron, en peligro el mantenimiento de la colonia.

Aunque los holandeses no perdieron la esperanza de poner pie en Mindanao e incitaron a sublevaciones indígenas vendiéndoles armas, el único incidente tras la Paz de Westfalia que cabe señalarse fue el apresamiento por parte de las galeras españolas de una embarcación armada procedente de Batavia con armas y municiones para el sultán de Mindanao.

Como represalia, en julio de 1735 se enviaron tres navíos holandeses de guerra, pero el incidente pudo solventarse sin combate.

En enero de 1762 estallaba de nuevo la guerra con Inglaterra, y en septiembre, cuando aún no había llegado a las islas la noticia del rompimiento, una flota de 14 buques entre navíos de línea, fragatas y transportes, al mando del vicealmirante Cornish y procedente de las bases inglesas de Oriente, atacaba Manila.

EL gobierno dė Filipinas, que interinamente ocupaba el arzobispo don Manuel Antonio Rojo, convocó rápidamente a las Milicias. Se reclutaron los indígenas del interior y se formaron cuatro compañías del Comercio que, en unión de cerca de 5.000 nativos, se sumaron a la guarnición de la plaza consistente en el Regimiento de Infantería del Rey, de tropa europea, y una compañía de artillería.

Pese al posterior socorro de las partidas de pampangos [6] que fueron llegando, la ciudad capitulaba poco después ante la abrumadora superioridad inglesa, siendo ocupado también Cavite, como consecuencia de la rendición de la capital.

Tras la conquista los ingleses pudieron capturar el navío *Santísima Trinidad*, que se dirigía a Méjico cargado de mercancías, después de un duro combate.

Las fuerzas españolas, retiradas al interior y a las órdenes del oidor de la Audiencia, don Simón de Anda, organizaron un ejército de 8.000

[6] Indígenas cristianos naturales de la isla de Luzón que mostraron siempre gran fidelidad a España.

hombres y 600 caballos, que bloqueó Manila hasta la devolución de la plaza tras el fin de las hostilidades.

Dos circunstancias adversas habían permitido la ocupación inglesa: el largo periodo de paz que había hecho bajar la guardia a las confiadas autoridades locales, y el hecho de tener que enfrentarse por primera vez con una flota europea completa.

De hecho, aparecía una nueva amenaza por un flanco totalmente nuevo.

La expedición inglesa se había formado en las costas asiáticas y así pudo alcanzar su objetivo sin las mermas que otras anteriores habían sufrido, tras un periplo americano, sorprendiendo además a los defensores.

La toma de Manila por los ingleses había sido facilitada por la ausencia de una escuadra propia que hubiese podido contribuir, al menos, a evitar el desembarco.

Cuando en 1770 se hace cargo del gobierno de las islas don Simón de Anda, éste trae consigo instrucciones reales para poner a la ciudad y provincia en el buen estado de defensa preciso para hacer frente a la nueva situación estratégica.

Su primera medida fue la de poner en pie una escuadra, cuya construcción inició en Cavite.

A finales del año 1771 se disponía ya de dos fragatas, cuatro pailebotes, un bergantín y una goleta, que, juntamente con una agrupación sutil formada por cinco galeras, un pontín armado [7], dos lanchas cañoneras, dos falúas y tres botes, formaban una respetable agrupación naval apta no sólo para atender las necesidades de represión de la piratería nativa, sino también para hacer frente a cualquier otra amenaza del exterior.

Como complemento de estas medidas, se trasladaba la maestranza y el personal especializado de San Blas en California, y a los constructores y maestros del astillero de La Habana a Cavite, y se creó en 1800 el Apostadero con personal de la Real Armada al objeto de «auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras escuadras de la América meridional y del Asia».

[7] El pontín es una embarcación filipina grande semejante en porte y apariencia al bergantín.

Desde la evacuación de Manila por los ingleses en virtud del tratado de París de 1763, se pusieron en marcha los preparativos para una nueva fortificación, ya que el estado de la plaza no permitía intentar su reparación.

En años sucesivos se irán levantando los baluartes y el cinturón de piedra, y también corrigiéndose los defectos notados, llevándose a cabo obras provisionales mientras se construyen las definitivas.

En 1784 la fortificación general estaba terminada, aunque la fuerza de Santiago seguía más o menos en el mismo estado.

En Cavite las viejas murallas siguieron aguantando hasta el repliegue español. La fortificación se extiende por todo el territorio, para su conservación, tanto frente a piratas e insurrectos, como frente a invasores; se crean nuevos presidios en Dapitán, Cagayán, Pangui, Islas Calamianes, Joló y Visayas, y adquieren los antiguos traza moderna y construcción de cantería.

La segunda mitad del siglo XVIII había transcurrido sin más actividad combativa que la llevada a cabo contra los piratas «moros», a cargo de la marina corsaria.

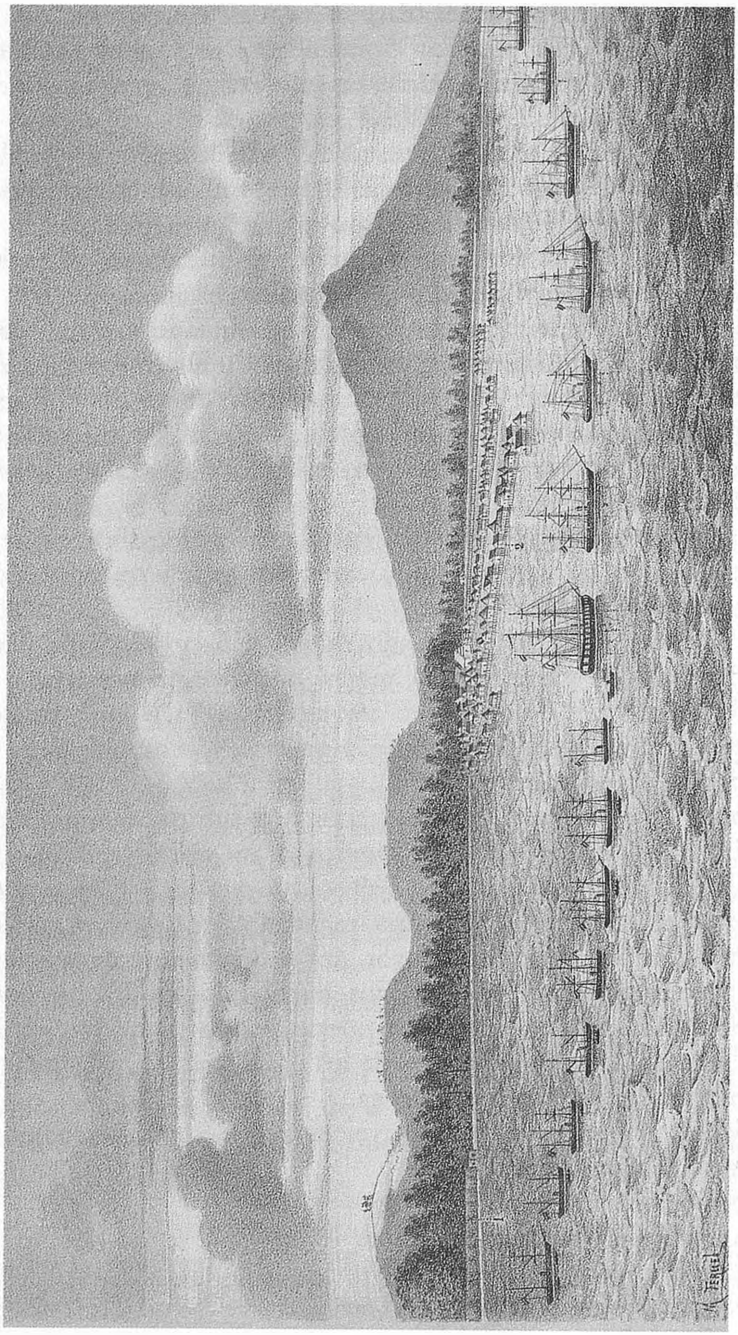
En 1796, sin embargo, la escuadra de don Ignacio María de Alava, fuerte en tres navíos y tres fragatas, recibió orden de permanacer en las islas ante los rumores de un nuevo ataque del inglés el cual, frente a tal cúmulo de previsiones, desistió de la intervención que, desde la India, preparaba en esas aguas.

Esta sería la última amenaza exterior que sufriría el archipiélago antes de la agresión de los Estados Unidos de un siglo después.

Las reformas en la guarnición habían convertido el primitivo tercio de infantería de nueve compañías, mandado por su correspondiente maestre de campo y sargento mayor, por el Regimiento de Infantería del Rey, con cuatro veces más efectivos, distribuidos en dos batallones de 20 compañías cada uno. Se organizaron también cuatro brigadas de artillería además de las guarniciones de los presidios integradas por tropas peninsulares e infantería pampanga.

A finales del siglo XVIII la tropa veterana de Filipinas se componía de las siguientes unidades:

Regimiento de Infantería del Rey.
Escuadrón de Dragones de Luzón.
Seis compañías de Artillería.
Destacamento de Malavares de Cavite.



La escuadra de Filipinas bombardeando un poblado rebelde. Litografía de un dibujo de M. Teruel.

Con un total de cerca de 2.000 hombres, a los que hay que añadir los nueve batallones de 1.000 hombres cada uno de las milicias provinciales y las tropas indígenas reclutadas ocasionalmente.

Los efectivos de las islas permanecerían sin notable alteración hasta que los acontecimientos revolucionarios del siglo siguiente y la posterior amenaza de guerra con los Estados Unidos obligaron a incrementarlos con fuerzas muy superiores procedentes de la Península.

La actividad bélica siguió centrada contra los piratas hasta que la introducción de buques de vapor vino a erradicarlos prácticamente.

El astillero continuó llevando a cabo su misión, que las necesidades habían reducido, llegando a ser el más activo en la época inmediata a la Guerra de la Independencia, pese a que la separación de Méjico privó a la gobernación del «situado».

En 1848 se adquirían en Londres los primeros vapores: *Magallanes*, *Elcano* y *Reina de Castilla*, con los que, juntamente con la corbeta *Villa de Bilbao*, se pudieron llevar a cabo acciones decisivas contra la piratería.

En 1860 se compraban 18 cañoneros de vapor, que, juntamente con cuatro goletas de hierro, dos corbetas de madera y tres transportes, volvieron a representar una fuerza naval respetable.

Con estas unidades se fue extendiendo la soberanía española por los territorios mahometanos del sur de Mindanao y Joló.

A finales de siglo se dispone de los siguientes buques, asignados a cada división respectiva:

— En Cavite: Dos cruceros de primera clase (*Aragón* y *Velasco*), un aviso-transporte y dos vapores armados.

— División Naval del Sur: Un aviso, dos goletas de guerra, un vapor armado y 14 cañoneros.

— División de la Paragua: Tres cañoneros.

— División de Cebú: Un cañonero.

— Laguna de Bay: Una cañonera.

— Carolinas Orientales: un pontón.

— Bongao: Un pontón.

— Olong-Apó: Un pontón y una falúa.

— Estación de la Isabela: Una falúa.

Esta fuerza se engrosaría poco después con el cañonero *Filipinas*. Cuando la escuadra del comodoro americano Dewey, compuesta por cuatro cruceros protegidos (*Olimpia*, *Baltimore*, *Boston* y *Raleigh*), un

crucero no protegido (el *Concord*) y un cañonero (el *Petrel*), presenta batalla el 1 de mayo de 1898 frente a Cavite, los españoles les oponen las siguientes unidades al mando del almirante Montojo:

Reina Cristina (crucero no protegido).
Castilla (crucero de madera).
Isla de Luzón (crucero protegido).
Don Juan de Ulloa (crucero no protegido).
Don Juan de Austria (crucero no protegido).
Marqués del Duero (aviso de casco de hierro).

El desplazamiento total de la escuadra americana sobrepasaba las 19.300 toneladas, con 33 cañones de grueso calibre, frente a las 12.000 toneladas y siete cañones de la española.

Estas circunstancias y los fallos en el apoyo logístico y entrenamiento de la escuadra de Filipinas determinó su total destrucción en la batalla y la insurrección general y pérdida de las islas, que, en virtud del Tratado de París, pasaban al dominio de los Estados Unidos, juntamente con la isla de Guam.

Al año siguiente las islas Marianas, Carolinas y Palaos pasaban a poder de Alemania, ante la imposibilidad española de mantenerse en ellas.

Trescientos setenta y ocho años habían pasado desde que, en marzo de 1521, Magallanes descubriera las islas que llamó de San Lázaro, que luego se denominarían de Poniente, y finalmente Filipinas.

CONCLUSIONES

América había constituido un obstáculo imprevisto para sus descubridores que, pensando que sólo el inmenso mar los separaba de las costas chinas, se habían propuesto alcanzar las islas especieras navegando hacia occidente.

El Descubrimiento, sin embargo, había servido para dividir la esfera de acción de las dos primeras potencias navales, y marcado el ámbito que España habría de defender de otras naciones que, desde ese instante, empiezan a manifestar su disconformidad con el reparto bilateral del mundo.

Desde que se toma conciencia de la entidad continental americana, e incluso antes, cuando Colón y sus seguidores creen encontarse en una parte desconocida de Asia, todos los esfuerzos se orientan a la búsqueda de un paso hacia los territorios en los que los portugueses están avanzando progresivamente.

En este afán, incluso a riesgo de incurrir en las iras y represalias de España, portugueses, ingleses y franceses, para quienes navegan los más famosos pilotos italianos, costean por el norte y por el sur.

La Corona, que ha privado a Colón y a su descendencia del privilegio monopolístico original de organizar expediciones, se ve urgida a recuperar la iniciativa en este cometido.

Los fracasos no traerán consigo un cambio de mentalidad en los cosmógrafos de la época, para quienes todos los mares están comunicados a mayor o menor latitud.

El primer establecimiento español en el continente, que tiene lugar en la zona del istmo de Panamá, determina el temprano descubrimiento de la costa oeste de la que se tiene referencias por los indios.

Los progresos portugueses en oriente y las ofertas de navegantes lusos voluntariamente expatriados reavivan en Carlos I el deseo de encontrar un paso hacia ese escenario que teme acabar por perder si no hace en él acto de presencia.

El difícil cometido de llegar al Maluco sin surcar aguas portuguesas lo cumple la expedición de Magallanes descubriendo para ello el Paso Austral, con lo que se cumplía por fin el sueño colombino cuando en realidad es demasiado tarde para sacar partido de él.

Las Marianas y las Filipinas entran desde entonces en el mundo español, y la llegada a las Molucas, productoras de especias en cantidades aún mayores que las anteriores fuentes, provoca un nuevo enfrentamiento con Portugal que trae consigo una prolongada guerra local, aunque en Europa se mantengan las relaciones.

La fundación de Panamá y las confusas referencias a ricas culturas autóctonas traslada el interés de los primeros y sucesivos colonos del Atlántico al Pacífico, mientras los gobernadores de la región ístmica se esfuerzan por poblarla, fortificarla y abrir las comunicaciones interoceánicas por tierra, sin olvidarse de la ya vieja aspiración de encontrar la vía marítima, buscada en esta ocasión en sentido opuesto.

Mientras Cortés y Ponce extienden las conquistas desde las bases antillanas en dirección noroeste (Méjico) y norte (Florida), dos corrientes exploradoras y conquistadoras parten de Panamá, dirigiéndose la primera hacia Costa Rica y Nicaragua hasta encontrarse en tierras guatemaltacas y hondureñas con otras expediciones llegadas de Méjico y del Caribe, y dando lugar a los primeros conflictos de competencias y luchas entre españoles.

Asentados éstos en Méjico, se prosigue la exploración, ya que no la expansión, por la costa norte, y se establece un primer contacto con las islas de Poniente, que se convertirá en permanente al descubrirse el modo de regresar de ellas. La corriente meridional encauzará las energías no sólo de los colonos americanos, sino también las de la metrópoli.

La conquista del imperio inca se lleva a cabo escalonada y meditadamente, estableciendo bases y alianzas, y protegiendo la retirada en todo momento, como había hecho Cortés en el azteca.

Los Charcas, concebido como compensación de aquellos que habían llegado tarde al reparto del botín peruano, resulta decepcionante y, tras la conquista, se inicia el periodo de inestabilidad ocasionado por la guerra civil.

Chile, mientras tanto, se irá configurando como frontera sur y freno y pozo de las energías españolas.

Los territorios entre Panamá y Quito, mera zona de tránsito para los conquistadores del Perú, serán civilizados por expediciones del litoral oriental, mientras se sientan las bases colonizadoras del interior continental suramericano.

El inmenso territorio se organiza con los criterios colonizadores y militares de las experiencias europeas a la par que se sigue la conquista con medios, armas y tácticas contra las que los pueblos nativos sólo pueden oponer un número superior de combatientes.

El proceso de institucionalización parte de un mando general concedido a Colón y a sus sucesores, que serán pronto sustituidos por los representantes de la Corona, que en una primera etapa de descubrimiento y conquista revisten la forma de adelantados, y más adelante son sustituidos por gobernadores y órganos colegiados constituidos por las audiencias, algunos de cuyos presidentes son investidos de especiales atribuciones en materia militar y de defensa y, en ciertas ocasiones, alcanzan el mando absoluto e independiente que se concede a los capitanes generales.

Enmarcando las dos grandes entidades geográficas de los subcontinentes americanos, surgen los virreinatos, encarnados por lugartenientes del rey y revestidos en el aspecto militar con las atribuciones de los citados capitanes generales.

A efectos de la defensa del ámbito, no se concibe éste como un todo orgánico, sino que cada región atiende a sus necesidades, que, en todo caso, nunca sobrepasan las surgidas de las contiendas con los indios.

La organización militar y las obras defensivas no tienen en la etapa conquistadora ni en la inmediatamente posterior más aspiraciones que la de bastar para contener el contraataque de aquéllos.

Sólo la frontera chilena y su red de fortificaciones obedece a un plan coordinado destinado a constituir una frontera protegida de la totalidad del espacio por su parte meridional.

La estructura militar de los vecinos-soldados permanecerá inalterable hasta que la aparición de otras necesidades imponga nuevas soluciones. La conquista de Filipinas, a las que queda reducido el ámbito insular del Pacífico hispano tras la cesión de las Molucas, divide en dos grandes arcos el espacio geoestratégico.

La enorme distancia y la diversidad de la amenaza impondrá criterios defensivos diferentes, pese a la vinculación administrativa de las islas, que quedan constituidas como capitanía general, con el virreinato de Nueva España.

El litoral americano del Pacífico con sus puertos cada vez más importantes y, sobre todo, con su tráfico marítimo, constituye un objetivo al que intentan asomarse los piratas que, desde medio siglo antes, atacan las rutas comerciales con España y los puertos de la costa atlántica.

Dos son las vías de acceso: la primera de ellas la constituye el istmo de Panamá entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá donde se construye un camino que en parte de su recorrido aprovecha el cauce del río Chagres para el transporte del material pesado.

La otra es el estrecho de Magallanes.

Ambas permanecían si no desconocidas, sí desatendidas por la piratería extranjera ocupada en presas más a la mano.

Lo apartado del ámbito, el olvido en que había caído la ruta magallánica y la dificultad de cruce que las selvas desconocidas del Istmo presentaban, constituyeron durante medio siglo su mayor garantía.

La relación amistosa con elementos rebeldes de la zona abre el acceso panameño a los intrusos, que, sin embargo, son rechazados en su intento de penetración.

El ámbito del Mar del Sur tendrá que ir experimentando, a partir de ahora, las soluciones defensivas de la otra orilla, hasta crear su propio sistema más acorde con sus necesidades particulares.

La irrupción de Drake por el sur sorprende por completo el Perú, poniendo al descubierto la indefensión de la zona, pese a los grandes esfuerzos de sus autoridades en armar barcos mercantes, milicias y puertos.

Las consecuencias de la expedición serán múltiples; por una parte, se arbitrarán los medios para la creación de una flota autónoma destinada a la doble misión de proteger la plata real en su viaje a Panamá, y de vigilar y defender las costas y puertos del virreinato, especialmente el del Callao, llave de la capital, donde se inician las primeras obras de fortificación; por otra, el Consejo de Indias toma la decisión de cerrar lo que en su opinión es el único acceso marítimo al ámbito: el estrecho de Magallanes. Sin embargo el sostenimiento de la base se hará imposible tras el fracaso de la escuadra de Flores de Valdés.

Otros intrusos siguen las huellas del primero, pero la experiencia va perfeccionando la defensiva española, que, sin embargo, seguirá manifestando sus dos puntos débiles más característicos: la carencia de un mando militar único que aúne los esfuerzos de los virreinatos y las capitanías generales y la dedicación múltiple de una flota que sólo debería atender a la seguridad del ámbito.

El acceso norte sufre la fiebre fortificadora de final de siglo que, más adelante, demostrará no ser la panacea de la seguridad si no se dispone de artillería, mandos y soldados experimentados, pero que, por de pronto, frena los últimos intentos ingleses.

Con intenciones más comerciales que piráticas, hacen su aparición las primeras expediciones holandesas a las que sigue una lo suficientemente fuerte como para derrotar en combate abierto a la Armada del Mar del Sur y mostrar la gran superioridad de sus medios navales. Esta experiencia obligará a construir barcos de mayor tonelaje, capaces de montar mayor número de cañones, lo que, por otra parte, les pondrá en situación arriesgada de varada al ser empleados como escoltas de una flota que tiene por costumbre ir costeando hasta Panamá.

Los largos intervalos entre las sucesivas incursiones impiden aplicar las experiencias y mantener los medios, en el convencimiento de que el mayor daño que el enemigo puede causar será, en cualquier caso, menos oneroso al Estado que el mantenimiento constante de unas medidas que sólo de tarde en tarde van a resultar oportunas.

Sin embargo, las dos últimas expediciones holandesas representarán una amenaza mucho más seria que todas las anteriores a la integridad territorial de la zona, dados sus objetivos de colonizar tierra chilena.

Frente a ellas se empleará a fondo todo el esfuerzo militar del virreinato del Perú, donde ya se dispone de las primeras compañías de soldados profesionales, y que llega a oponer a la segunda de las flotas extranjeras la mayor fuerza naval de todo el periodo de la dominación española.

Cuando la reacción local parece poderse enfrentar contra cualquier enemigo, necesariamente debilitado tras haber cruzado los estrechos o doblado el cabo, surgen de nuevo las expediciones menores, y otro tipo desconocido de atacante, que procede del este a través de las regiones ístmicas, veloz, osado y curtido: los filibusteros, ante quienes la lenta máquina militar española se muestra incapaz de localizar y, las pocas veces que lo consigue, de aniquilar.

Aunque el comercio se resiente y las ciudades costeras viven en perpetuo sobresalto, la administración virreinal sigue atendiendo preferentemente sus obligaciones con la Corona y se sacrifican los particulares mientras se buscan varias soluciones que, sucesivamente, van fracasando hasta que, por fin, se encuentra la que consigue desterrar la plaga: la institución de corsarios propios con medios rápidos y eficaces.

Los periodos de calma permiten la continuación de la exploración del Pacífico sur, mientras que en Nueva España se busca afanosamente el paso del noreste con la secreta esperanza de no encontrarlo, dados los problemas que el de Magallanes ha traído consigo.

El sombrío panorama militar de la costa americana tiene su compensación en el otro extremo del océano, donde las armas españolas resisten tanto las insurrecciones internas como los ataques holandeses y llegan incluso a reconquistar para España las Molucas.

La alianza dinástica con Portugal no será, sin embargo, fructífera, y la ruptura de la unión peninsular será causa a fin de siglo del abandono de lo conquistado.

La Guerra de Sucesión trajo consigo la necesidad de suavizar las estrictas normas por las que se regía el comercio americano en beneficio del aliado francés, cuya presencia en aguas del Pacífico se utiliza a veces contra los corsarios como si de una marina auxiliar se tratara; sin embargo, esta condescendencia inicial degeneró en el más desenfadado contrabando, lo que movió a Felipe V a enviar desde España una flota para reprimirlo. Por primera vez se ponía en práctica la solución tantas veces pensada, e incluso iniciada, de recibir ayuda naval de la metrópoli.

El éxito de esta escuadra convertiría en el futuro este sistema en el habitual.

Las naves apresadas pasan en parte a engrosar la Armada, y por primera vez se comprueban los beneficios que para el real servicio aporta el disponer de mandos profesionales.

Las reformas borbónicas afectan a todos los ramos de la administración y del ejército, primando en todos los aspectos el espíritu de defensa del territorio.

La nueva distribución del espacio, con la creación sucesiva de dos nuevos virreinatos, y otras de menor importancia obedecen a necesidades geoestratégicas, mientras que la vieja institución de las milicias adquiere solera y se reestructura, convirtiéndose, junto con las unida-

des veteranas y dirigidas por mandos profesionales, en el Ejército de América.

La nueva estrategia defensiva del ámbito, que, a partir de ahora, tiene sendas entidades militares independientes que le sirven de protección en sus accesos, influenciada por el asesoramiento de don Jorge Juan, se basa en un traslado hacia el sur de la primera línea de defensa constituida por el cinturón de fortalezas de Chiloé, el empleo de unos medios navales modernos traídos de España, y la fortificación general de la costa según los nuevos criterios, de la que el principal exponente es la gran fuerza del Real Felipe del Callao.

La expedición del vicealmirante Anson, que había supuesto la única amenaza real del siglo, pero a la vez la más peligrosa si hubiese podido lograr su propósito de contactar con las fuerzas de Vernon en Centroamérica, es el aliciente para que se lleven a cabo intensas campañas de reconocimiento de los archipiélagos y costas del sur, hasta llegar a tener una aceptable información de los posibles fondeaderos de barcos enemigos.

Manila, enmohecida tras un largo periodo de inactividad y sin marina propia, es sorprendida y ocupada por los ingleses, pero una serie de medidas de reconstrucción del poder militar de las islas, entre las que se cuentan la creación de una escuadra y un apostadero, y, paralelamente, la de unas fuerzas sutiles destinadas contra la piratería, para dar la alarma y evitar desembarcos, perfeccionan, juntamente con la nueva red de fortificaciones, el dispositivo de defensa.

A finales del siglo XVIII bien puede decirse que los problemas crónicos de la defensa del ámbito del Mar del Sur parecen resueltos.

A esta situación se había llegado tras múltiples errores, ímprobos esfuerzos, y gastos, que la mayoría de las veces llegarían a superar los ocasionados por la más audaz de las incursiones piráticas. El dominio español se había caracterizado por una ausencia total de previsión; sin embargo, poco a poco, se habían ido encontrando las soluciones que al final de la etapa permitirían que las nuevas naciones ribereñas sucesoras de la soberanía española heredasen el ámbito intacto en ambos extremos del inmenso océano, mientras que en el litoral atlántico portugueses, ingleses, franceses y holandeses habían ido consiguiendo instalarse paulatinamente desde poco después del Descubrimiento.

Filipinas, único territorio español que, juntamente con los archipiélagos menores hubo de ser cedido a una potencia extranjera, lo fue

tan tardíamente que su identidad nacional estaba ya formada, lo que permitiría su posterior integración en la comunidad internacional como país independiente.

La propia naturaleza del ámbito y sus características particulares, entre las que se encuentran su amenaza secular común y, sobre todo, el éxito final de su respuesta, justificaban su estudio y tratamiento independiente.

APÉNDICES

ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

Por abarcar la presente obra diferentes periodos y países, resultaría muy prolijo relacionar cuantas pudiesen tocar el tema, por ello hemos preferido dar una somera orientación bibliográfica sobre aquellas que, a nuestro parecer, pueden completar la información del lector interesado en los aspectos concretos que en este trabajo se tratan de armonizar.

Por lo que respecta a cuerpos documentales referentes a los siglos XVI, XVII, y XVIII, debemos señalar las siguientes colecciones:

La Batalla del Mar Océano. Volumen I (28 junio 1568-30 enero 1586), Ministerio de Defensa, Armada Española, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988.

La Batalla del Mar Océano. Volumen II (30 enero 1586-28 febrero 1587), Ministerio de Defensa..., Madrid, 1989.

Ambas recopilaciones recogen abundante documentación de otras anteriores, como las correspondientes a Fernández Duro, Herrera Oria, y duque de Maura, incluyendo otra parte, inédita, procedente principalmente de los archivos de Simancas e Indias. En ellas hay numerosos documentos transcritos sobre la defensa del Mar del Sur inmediatamente anteriores, contemporáneos y posteriores a la llegada de Drake.

Colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval de Madrid, cuyo índice se encuentra publicado por el Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1946. Recopila documentación de tema naval y americano procedente principalmente del archivo de Indias, muchos de cuyos originales se han perdido.

Colección de documentos de Vargas Ponce, también del Museo Naval, con índice publicado por el propio Museo, Madrid, 1979.

Sus 42 tomos abarcan un amplísimo periodo histórico que comprende de 1456 a 1797 e incluye muchos referentes a nuestro tema.

Las publicaciones monográficas que aconsejamos son las siguientes:

C. Fernández Duro, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1973.

Imprescindible estudio basado directamente en las fuentes documentales manuscritas de la Armada, en el que los acontecimientos que atañen al ámbito del Pacífico tienen un tratamiento particular en cada época histórica, pero son estudiados en íntima relación con los de otras zonas y reinos de la Monarquía. Selección de apéndices documentales.

J. Gil, *Mitos y utopías del Descubrimiento 2. El Pacífico*, Alianza Universidad, Madrid, 1989.

Obra importante para la comprensión de los móviles de las diferentes expediciones, tanto continentales como transoceánicas no sólo a nivel particular sino también oficial, conforme algunos de los mitos se van convirtiendo en realidades de tal trascendencia que acaban justificando las más absurdas tentativas.

R. Konetzke, América latina II. La época colonial, *Historia Universal Siglo xxi*, Madrid, 1987.

Obra general que destaca los aspectos básicos de la organización estatal y de la política colonizadora de América, con interesantes síntesis sobre los títulos jurídicos de la conquista y desarrollo del sistema militar, de la administración ciudadana, y de las instituciones locales.

J. Lynch, *España bajo los Austrias II. España y América (1598-1700)*, Historia, Ciencia, Sociedad, Barcelona, 1972.

Aportación sustancial al estudio del siglo xvii en España y América, y al de la política general y económica de la época de crisis del Imperio en la que merece ser señalado el tratamiento de la secesión de Portugal y las relaciones hispano-lusas, de gran repercusión en América y en el ámbito del Pacífico.

G. y J. Testas, *Los Conquistadores 1492-1556*, Clío, Madrid, 1990.

Relación del encuentro entre civilizaciones desde un aspecto predominantemente militar, con detalle de la organización de la conquista y estudio del armamento, reclutamiento, formación de expediciones, móviles y disciplina de los aventureros, además de un análisis de los principales encuentros con ejércitos indígenas con exposición de sus tácticas, armamento y reacción ante los españoles.

F. Morales Padrón, *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Gredos, Madrid, 1990.

Obra general en la que se trata ampliamente la pluralidad de corrientes de penetración, las conquistas y sus móviles, y las primeras fundaciones, así como la expansión transpacífica hispana y la exploración del litoral americano

occidental de Tierra de Fuego a Nutka, abarcando temporalmente del siglo xv al xviii.

F. Muro Romero, *Las Presidencias-Gobernaciones en Indias*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1975.

Análisis de la organización territorial americana durante el periodo hispánico, restringido a las provincias y territorios sede de audiencias con excepción de Méjico y Lima, basado en fondos del Archivo General de Indias, y con un detenido estudio de la organización militar.

P. E. Pérez-Mallaina y B. Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.

Investigación detallada de los orígenes, organización, medios, dotaciones, astilleros, costes, pagas, misiones... y un estudio histórico de las actuaciones de esta flota en el periodo en que existió, basado principalmente en fuentes del Archivo de Indias, Simancas y del Museo Naval.

P. T. Bradley, «Some considerations on defence at sea in the Viceroyalty of Peru during the Seventeenth Century», *Revista de Historia de América, 79* (1975), México, 1975.

Estudio sobre la política de construcción y armamento navales a lo largo del siglo, con especial referencia a los tonelajes y estudio más detallado de la primera compañía corsaria destinada a colaborar con la Armada.

P. T. Bradley, *The defence of Peru (1600-1648), Ibero-Amerikanishen Archivs*, 2 (1976), Berlín, 1976.

Estudio del sistema defensivo peruano durante la primera mitad del siglo xvii en su doble aspecto, naval y de fortificación costera, con un especial detenimiento en los baluartes y construcciones defensivas de El Callao.

P. T. Bradley, «The defenders of Lima and Callao in the Seventeenth Century», *Revista de Historia de América*, 97 (1984), México, 1984.

Investigación sobre la organización militar en su doble faceta de fuerzas de milicias vecinales, encomenderos y comerciantes, y de las unidades permanentes del presidio de El Callao; reclutamiento, mandos y oficialidad, efectivos, armamento, capacidad combativa, y táctica empleada frente a los agresores.

M. L. Díaz-Trechuelo Spinola, *La arquitectura española en Filipinas (1565-1800)*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1959.

Basado en fuentes del Archivo de Indias, Simancas, y del Servicio Histórico Militar, reserva una importante parte a la construcción militar y a la fortificación en las diversas épocas que analiza, incluyendo numerosas ilustraciones y un importante apéndice documental.

Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*, CEHOPU, Madrid, 1985.

Catálogo de la correspondiente exposición, con abundante información necesariamente sintetizada sobre técnicas de construcción naval en los astilleros, instalaciones navales en tierra, puertos, fortificaciones y defensas en las diferentes épocas, con especial referencia al Pacífico americano y Filipinas.

M. Céspedes del Castillo, «La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. IX, Sevilla, 1952.

Interesante cuadro de los problemas defensivos planteados y las soluciones adoptadas desde el punto de vista de los efectivos y de las obras de fortificación, así como su resultado práctico ante las situaciones de combate.

A. Frezier, *Relación del viaje por el Mar del Sur*, Ayacucho, Caracas 1984.

Relato contemporáneo de este espía de Luis XIV, correspondiente a los primeros años del siglo XVIII, con especial énfasis en los aspectos estratégicos, defensivos y militares de Chile y Perú en la época del contrabando francés.

J. Juan Santacilia y A. de Ulloa de la Torre, *Noticias Secretas de América*, Madrid, 1914.

Análisis del verdadero estado defensivo del ámbito a mediados del siglo XVIII con los defectos de traza y localización de las fortalezas y baterías, y las lacras de mandos y personal militar, así como la denuncia de métodos y administración incorrecta de los fondos destinados a la defensa.

J. Albi, *La defensa de las Indias (1764-1799)*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1987.

Estudio de la nueva estructura defensiva americana de la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la amenaza de agresión extranjera reviste una mayor peligrosidad, basada en la Armada, las fortificaciones, y el Ejército, desde una perspectiva global, atribuyéndose los felices resultados obtenidos al modelo defensivo adoptado.

H. O'Donnell Duque de Estrada, *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, Editorial Naval, Madrid, 1990.

Trabajo de investigación que incluye el estudio de la problemática de la defensa del Mar del Sur a finales del siglo XVIII y el de las expediciones hidrográficas con fines estratégicos, así como el cuadro orgánico de la Administración y de la Armada.

F. Blumentritt, *Filipinas. Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Fortanet, Madrid, 1882.

Bosquejo histórico sobre los hechos bélicos con notable información sobre el despliegue defensivo en las sucesivas épocas, con referencias a las Molu-

cas y al imperio portugués de Oriente y sus relaciones con la gobernación de Manila, así como un análisis de la actividad subersiva holandesa entre la población indígena.

J. Rodríguez Trujillo, *Memoria sobre la Marina en Filipinas*, Comisión para la Exposición de Filipinas, Manila, 1887.

Estudio sobre las vicisitudes militares de las islas y la organización, efectivos y principales reformas estructurales sufridas en las diversas etapas, con noticias estadísticas referentes a diversos años.

ÌNDICE ONOMÁSTICO

Acuña, Pedro de, 226.
Agüero, Diego de, 169.
Ahedo, Pedro de, 198.
Alarcón, Hernando de, 50, 116.
Álava, Francés de, 159.
Álava, Ignacio María de, 261.
Alba (duque), 157, 162.
Albítez, Diego de, 46, 109.
Alburquerque, Alfonso de, 203.
Alderete, Jerónimo de 67, 112.
Alejandro VI, papa, 29.
Almagro, Diego de, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 86, 87, 102, 107.
Alvarado, Pedro de, 48, 62, 65, 88, 116, 118.
Alvítez, Diego de, 124.
Amat, Antonio, 253, 256.
Anda, Simón de, 259, 260.
Andagoya, Pascual, de 56, 63, 118, 126.
Anson, George, 239, 255, 271.
Antonelli, Bautista, 157, 159, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 219, 221.
Arana, Pedro, 168, 170.
Arteaga, Juan de, 240.
Ascensión, fray Antonio de la, 202.
Asturias (príncipe), 54.
Atahualpa, 62, 90, 95, 97, 100.
Ayala, Juan de, 240.
Barrera, Gaspar de la, 148.
Barreto, Isabel de, 199.
Bastidas, Rodrigo de, 64.
Bazán, Álvaro de, 159.
Becerra, Diego, 49.
Becerra, Francisco, 56.
Belalcázar, Sebastián de, 62, 64, 88, 119.
Beránger, Carlos, 256.
Berlanga, fray Tomás de, 65.
Bobadilla, fray Francisco, 65, 79.
Bodega, Juan de la, 240.
Bohemia, Martín Benhaim de, 31.
Brouwer, Hendrik, 209, 211, 218.
Caboto, Sebastián, 40, 51, 52, 67.
Cáceres, Francisco de, 169.
Cadalso, Juan de, 169.
Camargo, Alonso de, 67.
Cañete (marqués), 176, 222.
Careta (cacique), 21, 23.
Carlos I, rey de España y V de Alemania, 26, 31, 36, 37, 38, 41, 47, 51, 53, 59, 75, 94, 266.
Carlos III, rey de España, 240, 249.
Cartagena, Juan de, 32, 33.
Casas, Francisco de las, 48.
Castañeda, Juan de, 46.
Castelblanco, Manuel de, 256.
Castelfuerte (marqués), 238.
Castellar (conde), 212, 219.
Castillo, Domingo del, 116.
Castillo, Pedro del, 68.
Castro, Beltrán de, 176, 202.
Cavallón, Juan de, 49.
Cavendish (o Candish), Thomas, 163, 167, 168, 170, 175, 177, 186.
César, Francisco, 67, 161.
Cieza de León, Pedro, 97.
Colón (familia), 47.
Colón, Cristóbal, 54, 79, 265, 267.
Colón, Diego, 21.

Comagre (cacique), 22, 25.
Contreras, Rodrigo de, 49.
Cook, John, 214.
Cordis, Simón de, 184.
Cornish, Samuel, 259.
Cortés, Hernán, 45, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 59, 87, 98, 201, 266.
Cosa, Juan de la, 30.
Chinchón (conde), 218.
Dampier, William, 235, 237.
Davis, Edward, 214, 215.
Dewey, George, 263.
Deza, Diego de, 54.
Dollfus, O., 15.
Domonte, Antonio, 256.
Drake, sir Francis, 77, 82, 128, 130, 131, 132, 140, 143, 144, 145, 148, 149, 150, 153, 154, 155, 156, 157, 163, 164, 166, 180, 183, 196, 201, 208, 214, 255, 268.
Dueñas, Francisco, 226.
Elcano, Juan Sebastián, 36, 38, 39, 40, 42, 51.
Eraso, Cristóbal de, 131, 148, 149, 151, 157, 162.
Ercilla, Alonso de, 33.
Espinosa, Gaspar de, 46, 47, 57, 100.
Esquilache, Francisco de Borja y Aragón, príncipe de, 213, 217, 218, 220.
Esquivel, Juan de, 226.
Faleiro, Ruy, 31, 32, 42.
Federman, Nicolás, 64.
Felipe II, rey de España, 128, 145, 150, 156, 158, 161, 162, 164, 168, 178, 226.
Felipe III, rey de España, 217, 226.
Felipe V, rey de España, 237, 270.
Felipillo (indígena peruano), 59.
Fenton, Edward, 156, 157, 165.
Fernández de Enciso, Martín, 21.
Fernández de Lugo, Pedro, 64.
Fernández de Oviedo, Gonzalo, 24, 27.
Fernández de Quirós, Pedro, 199, 200, 203.
Fernando II, el Católico, rey de Aragón y V de Castilla, 23, 26, 30, 31.
Fernando VI, rey de España, 253.
Ferrelo, Bartolomé, 50.
Flores de Valdés, Diego, 156, 157, 164, 165, 268.
Formento, Giusepe, 221.
Frèzier, Amadeo, 251, 253.
Frías, Diego de, 146.
Galarza, Juan, 167.
Garay, Juan de, 68.
García, José, 256.
García de Castro, Lope, 198.
García de Nodal, Bartolomé, 196.
García de Nodal, Gonzalo, 196.
García de Palacio, Diego, 173.
Garcilaso de la Vega (El Inca), 100.
Gómez de Espinosa, Gonzalo, 39, 52, 69.
González, Felipe, 256.
González Dávila, Gil, 46, 47, 48, 85.
Goyti, Martín de, 72, 74.
Grijalva, Hernando de, 49, 116.
Guadalcázar (marqués), 206.
Guevara, Jerónimo de, 169.
Gutiérrez, Diego, 49.
Gutiérrez, Felipe, 68.
Guzmán, Juan de, 55.
Guzmán, Tello de, 46.
Hagen, Esteban van der, 226.
Haro, Cristóbal de, 30.
Hawkins, John, 130, 140, 163, 175, 176, 177.
Heredia, Pedro de, 64.
Hernández, Tomé, 167.
Hernández de Córdoba, Francisco, 47, 48.
Herrera, Diego de, 148.
Hipólito, Francisco, 256.
Huáscar, 62.
Huayna Capac, 58, 62.
Hurtado de Mendoza, Diego, 49.
Hurtado de Mendoza, García, 68, 116, 176.
Íñiguez de Carquizano, Martín, 40, 41.
Iriarte, Pascual de, 212.
Isabel I La Católica, reina de Castilla, 26.
Isabel de Portugal, reina de España y emperatriz de Alemania, 59.
Jerez (o Xerez), Francisco de, 58.
Jiménez de Quesada, Gonzalo, 64.
Juan, Jorge, 253.
Juana I La Loca, reina de Castilla, 23, 26.
Juárez de Gallinato, Juan, 226.
Ladrillero, Juan, 149.
La Gasca, Pedro de, 66, 67.

Lamar, José de, 253.
Lantazo, 90.
Lemaire, Jacobo, 122, 163, 195.
Lemos, Lorenzo de, 167.
Lerma, Hernando de, 68.
Lezo, Blas de, 238.
L'Hermite, Jacques, 205, 208, 209, 218.
Liñán y Cisneros, Melchor, 213.
Loaysa, García Jofre de, 39, 42, 51, 52, 67, 69, 203.
López de Gómara, Francisco, 26, 54, 55, 98.
López de Legazpi, Miguel, 69, 70, 71, 72, 75, 117, 203.
López de Salcedo, Diego, 48.
López de Velasco, Juan, 39, 76.
López de Villalobos, Ruy, 51, 53, 54, 69, 203.
Lozano Machuca, Juan, 150, 151, 153.
Luis XIV, el Rey Sol, rey de Francia, 251.
Luque, Hernando de, 56, 60.
Magán (capitán), 181.
Magallanes, Fernando de, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 67, 143, 149, 155, 156, 163, 195, 201, 203, 204, 264, 266.
Mahu, Jacques, 184, 185.
Malaspina, Alejandro, 241.
Mancera (marqués), 210.
Manco Cápac II, 89, 90, 111.
Manco Inca, 62.
Mansfeld, Peter-Ernst, conde de, 211.
Mansilla, Pedro, 256.
Manuel, Nuño, 30.
Mariño, Pedro, 95.
Martín Palacios, Jerónimo, 202.
Martinet, Juan Nicolás de, 237, 238.
Martínez de Irala, Domingo, 67.
Maurelle, Francisco, 240.
Mendaña de Neira, Álvaro de 198, 199, 200, 203.
Mendoza, Antonio de, 50, 53, 69.
Mendoza, Bernardino de, 145, 154, 156.
Mendoza, Luis de, 33.
Mendoza, Pedro de, 67.
Mendoza, Rodrigo de, 190, 191.
Menéndez de Áviles, Pero, 161.
Moctezuma, 98, 102.
Monterrey (conde), 202.
Montes Claros (marqués), 190.
Montojo, Patricio, 264.
Moraleda, José de, 256.
Morel, Juan, 196.
Morgan, sir Henry John, 211, 212.
Narborough, John, 212.
Nassau, Mauricio de, 189, 190, 205.
Nicuesa, Diego de, 21, 22.
Niza (rey Marcos de), 50.
Noort, Oliverio van, 186, 190.
Núñez de Balboa, Vasco, 21, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 41, 42, 45, 46, 54, 56, 57, 59, 85, 124.
Núñez de Prado, Juan, 68.
Núñez Vela, Blasco, 76, 136.
Olano, Lope de, 124.
Olid, Cristóbal de, 48.
Orellana, Francisco de, 119.
Ortega, Pedro de, 168, 170.
Ortiz de Retes, Íñigo, 69.
Oxenham, John, 130, 149, 164.
Palata (duque), 214, 252.
Palavicino, Tomás, 214.
Panquiaco, 22.
Parker, William, 182.
Pastene, Juan Bautista, 67.
Pedrarias Dávila (Pedro Arias de Ávila), 22, 23, 28, 29, 45, 46, 48, 49, 56, 57, 85, 100, 109, 110, 124.
Pereira, Gonzalo, 71.
Pérez, Juan, 240.
Pigafetta, Antonio, 35.
Pinzón, Vicente Yáñez, 30.
Pizarro, Francisco, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 85, 86, 87, 89, 90, 100, 102, 110, 111, 119, 198, 239.
Pizarro, Gonzalo, 87.
Pizarro, Hernando, 65.
Ponca (cacique), 21, 23.
Ponce de León, Juan, 266.
Porter y Casanate, Pedro, 201.
Quesada, Gaspar de, 33.
Quiñones, Diego de, 227.
Ramírez de Arellano, Diego, 196.
Ribera, Lázaro de, 256.
Ribera, Perafán de, 49.
Ríos, Pedro de los, 58.
Ríus, José, 256.
Rodríguez Cabrillo, Juan, 50.
Rogers, Woodes, 237.
Rojas, Diego de, 68.

Rojo, Manuel Antonio, 259.
Román, Bautista, 72.
Ronquillo, Juan, 227.
Ruiz, Bartolomé, 57, 59, 60.
Ruiz de Ochoa, Juan, 152.
Rumiñahui, 62.
Saavedra y Cerón, Álvaro de, 52, 53, 69, 203.
Salazar de Mendoza, Pedro, 73.
Sánchez de Badajoz, Hernández, 49.
Sancho de la Hoz, Pero, 66.
Sarmiento de Gamboa, Pedro, 149, 150, 151, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 165, 198.
Segurola, Jacinto, 240.
Serna, Hernando de la, 124, 125.
Serrano, Francisco, 35.
Serrano, Juan, 33.
Sharp, Bartolomé, 213.
Silva, Jerónimo de, 229.
Silva, Juan de, 189, 227, 230.
Silva, Luis de, 233.
Schouten, Willem Cornelis, 195.
Solís, Juan Díaz de, 30, 31, 33, 67.
Soto, Hernando de, 61.
Sotomayor, Alonso de, 180, 182, 183.
Sotomayor, José de, 256.
Spanocchi, Tiburcio, 158, 219.
Speilbergen, Joris van, 189, 190, 191, 194, 227.
Swan, Charles, 214, 215.
Toledo, Francisco de, 144, 150.
Torre, Bernardo de, 69.
Torre, Hernando de, 52-53, 54.
Túpac Huallpa, 62.
Tupac-Inga-Yupangui, 198.
Túpac Yupanqui, 55.
Ugalde, Lorenzo, 229.
Ugarte, Cosme, 256.
Ulloa, Antonio de, 253.
Ulloa, Francisco de, 50, 67, 116.
Urdaneta, fray Andrés de, 40, 69, 70, 116, 117, 123.
Urdinzu, Bartolomé de, 237, 238.
Vaca de Castro, Cristóbal, 68.
Váez de Torres, Luis, 200.
Valdivia, Pedro de, 66, 67, 85, 86, 90, 102, 111, 112, 202.
Valle (marqués, del), 50.
Vaquero, Juan, 130-131.
Vargas Machuca, Bernardo de, 89.
Vázquez Coronado, Francisco, 50.
Vázquez de Coronado, Juan, 49, 50.
Vea, Antonio de, 212.
Velasco, Luis de, 69, 185, 217.
Venegas (ingeniero), 220.
Vera, Santiago de, 73.
Vernon, Edward, 238, 239, 240, 271.
Vespucio, Américo, 30, 31, 35.
Villargarcía (marqués), 253.
Villagrán (o Villagra), Francisco de, 90, 112.
Villamanrique (marqués), 172.
Villar (conde), 168, 169.
Vizcaíno, Sebastián, 202, 203.
Wittert, Francisco, 227.
Wood (capitán), 212.
Wynter, John, 155, 162, 163, 164.
Xerez, Francisco de, 95.
Yahwar (rey inca), 55.
York (duque), 214.
Yupanqui, 110.

ÍNDICE TOPONÍMICO

Acapulco, 49, 50, 53, 70, 115 116, 117, 118, 122, 123, 167, 172, 173, 186, 191, 193, 200, 202, 221, 230, 232, 237, 240, 247.
Acla, 23, 28, 46, 109, 131.
Acui (punta), 258.
África, 35, 130, 148.
Aguirre, 68.
Alemania, 189, 264.
Almirantazgo (archipiélago), 53, 203.
Alta California, 50.
Altiplano, 62.
Amapala (bahía), 215.
Amazonas (río), 20.
Amberes, 43.
Amboina (isla), 226.
América, 16, 17, 26, 31, 36, 38, 69, 74, 93, 94, 96, 103, 117, 118, 124, 131, 136, 155, 156, 195, 201, 209, 211, 229, 233, 239, 240, 244, 245, 260, 265, 271.
América Central, 75.
América del Norte, 75.
América del Sur, 50.
Amsterdam, 185, 187, 238.
Anáhuac (Mesa de), 47.
Andes (cordillera), 65, 244.
Antigua (La), 25, 28, 29, 85, 109, 179.
Antillas (archipiélago), 25, 30, 75, 101, 140.
Antiocha, 97.
Araucanía, 111.
Arauco, 112, 219.
Arequipa, 66, 78, 152, 244.
Arica, 66, 123, 143, 167, 206, 207, 213, 215, 220, 238, 252.
Arnedo, 169.
Arrecifes (isla), 54.
Ártico (océano), 16.
Asia, 16, 27, 124, 201, 260, 265.
Asunción, 67, 68, 78.
Atacama (desierto), 66, 112.
Atacames, 58, 176.
Atlántico (océano), 16, 35, 57, 78, 109, 141, 143, 151, 156, 184, 201, 206, 225, 238, 266.
Atrato (río), 64.
Austral (mar), 25.
Australia, 16, 203.
Australia del Espíritu Santo, 200.
Azores (archipiélago), 140.
Baja California (península), 49, 50, 51.
Balsas (río), 29.
Barco, 68.
Barranca (La), 169.
Batavia, 195, 259.
Bay (laguna), 263.
Bering (estrecho), 16, 241.
Bíobío (río), 20, 66, 67, 78, 112, 113, 252.
Birú (río), 57.
Bismark (archipiélago), 203.
Bocanegra, 206.
Bogotá, 62, 77.
Bongao, 263.
Borneo (isla), 225, 259.
Brasil, 18, 33, 67, 68, 76, 159, 161, 162, 175, 189, 197, 209, 221, 239.

Bruselas (Nicoya), 47.
Buena Esperanza (cabo), 36, 38, 124, 144, 148, 167, 183, 225.
Buenos Aires, 67, 68, 78, 184, 215, 243, 244.
Burgos, 30.
Burica, 46.
Cabo Blanco, 121, 202, 204.
Cabo Verde, 18, 33, 39, 159, 175, 184, 189, 206.
Cádiz, 140, 246.
Cagagán, 261.
Caicahen (isla), 257.
Caillín, 256.
Cajamarca, 62, 65, 98.
Calama, 66.
Calamianes (archipiélago), 261.
Caldera (ensenada de la), 182.
Calicut, 225.
California, 17, 123, 167, 173, 186, 200, 202, 242, 260.
Callao (El), 78, 115, 120, 122, 123, 143, 144, 145, 146, 165, 168, 169, 170, 171, 176, 186, 188, 189, 190, 191, 193, 199, 200, 206, 207, 208, 213, 215, 216, 217, 218, 220, 222, 223, 224, 237, 246, 252, 253, 255, 256, 268, 271.
Calle-Calle (río), 112.
Camalayuga, 73.
Canarias (archipiélago), 31, 33, 120, 122, 175.
Canela (La), 77, 87.
Cañete, 113, 188, 191, 192, 193, 194, 215, 227.
Cañete (batalla de), 189.
Capira (sierra), 179, 181.
Capirilla, 180, 181.
Caracas, 241, 243.
Carcarañá (río), 67.
Caribe (mar), 21, 25, 130, 135, 140, 141, 156, 177, 183, 211, 215, 266.
Carolinas (archipiélago), 53, 54, 70, 203, 230, 263, 264.
Cartagena de Indias, 64, 77, 97, 120, 121, 129, 132, 140, 177, 238, 239, 241, 247, 248.
Castilla, 17, 22, 25, 31, 73, 117, 120, 126.
Castilla del Oro, 21, 31, 48, 109, 126.
Castro, 204, 209, 257.
Catamarca, 68.
Cautín (río), 112.
Cavite, 115, 167, 186, 221, 227, 231, 232, 233, 259, 260, 261, 263, 264.
Cebú (isla), 36, 70, 71, 263.
Cedros (isla), 173.
Célebes (isla), 225.
Centroamérica, 48, 49, 50, 271.
Cíbola, 50, 116.
Cipango (isla), 37.
Ciudad del Rey, 160.
Ciudad de los Reyes, 76, 78, 111, 121.
Ciudad Real, 78.
Coahuila, 242.
Cobija, 238.
Cochabamba, 244.
Cochamá, 56.
Colina, 77, 115.
Colombia, 56.
Colonia del Sacramento, 18.
Concepción (La), 78, 165, 210, 247, 252.
Concepción del Nuevo Extremo, 112.
Copiapó (río), 112.
Copiapó (valle), 65, 66, 67.
Coquimbo (valle), 112, 213, 238.
Coral (isla), 54.
Córdoba, 68.
Córdoba del Tucumán, 244.
Corregidor (isla), 186, 233.
Coruña (La), 39.
Costa Rica, 46, 49, 76, 144, 214, 266.
Cozumel (isla), 102.
Cruces, 120, 124, 127, 131, 178, 180.
Cuarecúa, 23.
Cuba, 30, 43, 244.
Cumaná, 76, 140, 241.
Cuyo, 68, 78, 243.
Cuzco, 60, 62, 63, 65, 66, 110, 111, 243, 244, 248.
Cuzco (valle del), 55.
Chacao, 256, 257.
Chagre, 30, 121, 128, 131, 179, 180, 187, 212, 238, 246, 247.
Chagre (río), 77, 120, 124, 126, 127, 130, 132, 178, 182, 219, 220, 268.
Chanduy, 218.
Charcas, 20, 76, 78, 83, 243, 244.
Chiapes, 23.
Chilca (valle), 169.

Chile, 20, 49, 65, 67, 68, 76, 78, 82, 88, 90, 94, 101, 102, 111, 120, 145, 146, 148, 157, 182, 185, 187, 212, 213, 216, 220, 224, 243, 244, 248, 250, 267.
Chiloé (isla), 204, 209, 212, 247, 248, 256, 257, 258, 271.
Chimán, 247.
China, 72, 76, 122, 123.
Chincha, 60, 176.
Chiquitos (provincia), 244.
Cholula, 47.
Chorrillo (cerro del), 182.
Dabaibe, 22.
Danger (isla), 200.
Dapitán, 261.
Darién, 21, 23, 25, 28, 42, 59, 109, 214, 241, 247.
Deseada (isla), 122.
Dominica (isla), 120.
Don Felipe, 167.
Ecuador, 58.
Española (isla), 76, 122.
Especería (La, archipiélago), 31, 38.
Especias (Las, islas), 36.
Estados (isla de los), 195.
Estados Unidos, 243, 261, 263.
Europa, 18, 96, 103, 136, 140, 148, 237, 266.
Extremo Oriente, 54, 229.
Filipinas (archipiélago), 17, 18, 36, 37, 41, 43, 53, 54, 69, 70, 71, 73, 74, 76, 82, 116, 117, 118, 122, 123, 124, 167, 172, 173, 186, 187, 189, 191, 201, 202, 203, 204, 215, 221, 224, 225, 226, 227, 228, 230, 232, 233, 234, 242, 258, 259, 261, 264, 266, 267, 271.
Finisterre (cabo), 140.
Flandes, 182, 189.
Flores (isla), 60-61.
Florida, 266.
Fonseca (golfo), 121, 122.
Formosa (isla), 228, 233.
Francia, 189.
Fuentes (valle de las), 160.
Galápagos (archipiélago), 65, 170.
Gallincoja, 180.
Gallo (isla), 57, 58, 121.
Garachiné, 218.
Gila (río), 20.
Gilolo, 227.
Goa, 71, 203, 227.
Goeree, 205.
Gorgona (isla), 58, 121.
Gracias a Dios (cabo), 21.
Gran Canaria (isla), 180.
Granada (Nicaragua), 47, 221.
Grande del Norte (río), 20.
Gran Golfo de Guinea, 184.
Guadalajara, 237, 242.
Guaitecas (archipiélago), 256.
Guam (isla), 264.
Guarmey, 191.
Guatemala, 47, 48, 76, 123, 148, 242, 244.
Guatulco, 115, 116, 144, 152, 167.
Guaxaca, 115.
Guayana, 241, 243.
Guayaneco (archipiélago), 256.
Guayaquil, 77, 115, 119, 145, 146, 151, 152, 165, 166, 167, 170, 177, 207, 208, 214, 215, 216, 217, 224, 237, 253, 255.
Guayaquil (golfo), 59.
Guinea, 175.
Guirior, 256.
Habana (La), 121, 122, 140, 260.
Hambra (bahía del), 33.
Hawai, 54, 203.
Higuera (punta de la), 170.
Holanda, 189, 211, 230.
Honduras, 30, 48, 49, 140.
Hoorn (cabo), 195.
Hornos (cabo), 17, 122, 197, 204, 209, 214, 238, 239, 255.
Huamanga, 244.
Huancavélica, 215, 244.
Huaura (valles), 169.
India (La), 32.
Indias (Las), 22, 75, 78, 79, 80, 83, 84, 93, 155, 208, 237.
Indonesia, 230.
Inglaterra, 148, 155, 156, 164, 167, 211, 212, 230, 238, 259.
Inútil (bahía), 33.
Isabela (isla), 263.
Isla Hermosa, 233.
Iximché, 48.
Jalapa, 47.

Jalisco, 50.
Japón, 37, 70, 76, 123, 185, 203.
Jardines (isla), 54.
Jauja, 111.
Iligan, 231.
Iloilo, 226, 227, 231.
Imperial (La), 78, 112, 113, 243.
Java, 32, 225.
Joló, 186, 259, 261, 263.
Juan Fernández (isla), 36, 206, 240, 255.
Jujuy, 68.
Kuro-Shiro (corriente de), 71.
Ladrones (islas de los), 230.
Lemaire (estrecho de), 195, 197.
León, 47.
Lima, 76, 77, 78, 111, 120, 121, 122, 143, 153, 165, 169, 175, 185, 190, 198, 208, 215, 220, 222, 223, 243, 244, 246, 248, 252, 253, 256.
Lisboa, 196.
Londres, 132, 154, 163, 263.
Luzón (isla), 54, 71, 72, 73, 261.
Macao, 228.
Mactán, 36.
Madrid, 239, 250.
Magallanes (estrecho), 67, 76, 122, 123, 124, 132, 143, 145, 148, 149, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 167, 175, 176, 183, 185, 188, 189, 191, 194, 195, 196, 197, 203, 209, 212, 219, 243, 268, 270.
Magdalena (río), 64.
Maipó, 65.
Mala, 206.
Malaca, 32, 76, 225, 227.
Malpelo (isla), 121.
Maluco, El (archipiélago), 32, 35, 36, 40, 41, 156, 183, 226, 266.
Managua (lago), 47.
Mancha (canal de la), 148.
Manila, 71, 72, 73, 74, 76, 115, 117, 122, 123, 144, 152, 186, 200, 219, 221, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 233, 237, 258, 259, 260, 261, 271.
Manta, 193.
Mapocho (río), 66.
Maracaibo, 212, 241, 243.
Marianas (archipiélago), 36, 40, 43, 124, 191, 200, 203, 266.
Mar Dulce (lago), 47.
Margarita (isla), 241.
Marianas (archipiélago), 203, 230, 264.
Marías (archipiélago), 49.
Marinduque (isla), 227, 228, 231, 233.
Mariveles (isla), 233.
Marquesas (archipiélago), 200, 203.
Marquesas de Mendoza (islas), 200.
Marshall (archipiélago), 52, 70.
Matalones (isla), 54.
Maule (río), 55, 67, 112, 113.
Mayre (estrecho), 206.
Méjico, 20, 47, 50, 53, 54, 59, 70, 75, 76, 101, 115, 116, 173, 198, 211, 226, 242, 244, 259, 263, 266.
Méjico (golfo), 47, 140.
Mendocino (cabo), 50, 123, 202.
Mendoza, 68.
Mindanao, 36, 40, 52, 70, 221, 231, 259, 263.
Mindoro, 228.
Mocha (La, isla), 151, 165, 175, 176, 188, 189.
Moche (río), 110.
Molucas (archipiélago), 18, 32, 33, 36, 37, 39, 41, 42, 43, 51, 53, 54, 73, 144, 167, 184, 185, 200, 201, 203, 204, 226, 227, 229, 230, 233, 234, 266, 267, 270.
Monterrey (bahía), 202, 203.
Montevideo, 244.
Mosquitia, 121.
Mozos (provincia), 244.
Musos, 77.
Natá, 46, 109, 110, 224.
Navidad, 50, 53, 115, 116, 117, 123.
Nazca, 213, 238.
Nicaragua, 30, 47, 48, 49, 61, 110, 118, 121, 145, 148, 152, 266.
Nicaragua (lago), 47, 221.
Nicoya, 110, 152.
Nicoya (golfo), 46, 47.
Nicuesa, 109.
Nombre de Dios, 30, 76, 77, 109, 120, 121, 125, 127, 131, 132, 140, 177, 178, 179, 180, 268.
Nombre de Jesús, 160.
Norte (mar), 125, 180.
Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, 46.
Nueva Andalucía, 76.

Nueva Cartago, 49.
Nueva Castilla, 60, 64.
Nueva España, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 69, 70, 75, 76, 77, 83, 116, 117, 140, 150, 152, 168, 172, 173, 201, 202, 203, 210, 222, 225, 229, 232, 237, 240, 242, 247, 249, 258, 268, 270.
Nueva Extremadura, 66, 77.
Nueva Galicia, 50, 76.
Nueva Granada, 20, 64, 84, 241, 242, 243, 244, 247, 248, 249.
Nueva Guinea, 53, 200, 203.
Nueva Jerusalén, 200.
Nueva Segovia, 73.
Nueva Toledo, 65, 76.
Nueva Vizcaya, 20, 242.
Nuevo Extremo, 66, 78.
Nuevo Méjico, 20, 242.
Nuevo Reino, 64, 76.
Nuevo Reino de Granada, 64, 77.
Nutka (archipiélago), 25, 240, 241.
Oceanía, 42.
Ocoa (puerto), 122.
Olong-Apó, 263.
Onalaska, 241.
Once Mil Vírgenes (cabo), 33.
Oregón, 50, 204.
Orinoco (río), 20.
Oro (islas), 38.
Osorno, 112, 113.
Pacamoros, 77.
Pacífico (océano), 17, 18, 20, 21, 25, 26, 28, 29, 35, 41, 43, 45, 46, 47, 51, 53, 54, 55, 64, 67, 68, 76, 84, 87, 102, 109, 115, 119, 120, 123, 124, 128, 131, 132, 135, 136, 141, 143, 148, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 161, 162, 167, 177, 183, 184, 186, 192, 195, 197, 198, 201, 203, 205, 209, 210, 211, 214, 218, 225, 235, 237, 239, 240, 243, 247, 255, 266, 267, 268, 270.
Países Bajos, 229.
Paita, 59, 122.
Palaos (archipiélago), 203, 230, 264.
Pampa (La), 20.
Panamá, 28 , 29, 30, 45, 46, 47, 49, 56, 57, 58, 59, 61, 65, 76, 77, 82, 86, 87, 109, 110, 115, 118, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 140, 143, 144, 145, 146, 148, 151, 152, 153, 156, 167, 168, 169, 170, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 185, 186, 187, 191, 193, 208, 209, 210, 212, 213, 214, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 224, 238, 239, 240, 241, 243, 246, 247, 248, 253, 265, 266, 267, 268, 269.
Panamá (golfo), 25, 56.
Panamá (istmo), 145, 148.
Panay (isla), 71, 72, 167, 227.
Pangui, 261.
Papúa Nueva Guinea, 53.
Paracas, 186.
Paragua, 263.
Paraguay, 67, 243, 244.
Paraná (río), 67.
Parayua, 157.
París, 261.
París (Tratado de), 264.
Pascua (isla), 256.
Pásig (río), 72.
Payta, 77, 78, 110, 115, 121, 167, 169, 170, 186, 191, 200, 214, 237.
Paz (La), 244.
Peremperen (río), 131.
Perico (isla), 119, 120, 183, 213.
Perlas (archipiélago), 25, 29, 46, 131, 134.
Pernambuco, 209.
Perú, 20, 49, 56, 59, 63, 64, 65, 66, 68, 75, 76, 77, 78, 86, 89, 90, 94, 107, 110, 111, 116, 118, 119, 121, 123, 131, 135, 144, 145, 151, 152, 153, 160, 167, 168, 170, 172, 173, 175, 176, 185, 187, 190, 191, 196, 198, 199, 203, 206, 208, 212, 214, 220, 222, 235, 239, 240, 242, 243, 244, 248, 250, 256, 267, 268, 269.
Piñas (río), 131.
Pisagua (río), 143.
Pisco, 167, 186, 253.
Piura, 110, 111.
Plata (La), 68, 78.
Plata (La, isla), 214.
Plata (río), 20.
Plymouth, 132, 143, 144, 167, 175, 186.
Polinesia, 16.
Poniente (islas), 53, 69, 70, 76, 117, 124, 135, 156, 186, 264, 266.
Popayán, 76, 77, 247.

Poquillihue (punta), 258.
Portobelo, 121, 132, 178, 179, 180, 181, 182, 187, 211, 219, 220, 221, 238, 239, 241, 246, 253.
Portugal, 18, 30, 31, 32, 38, 41, 43, 73, 183, 221, 226, 228, 266, 270.
Potosí 123.
Príncipe (isla), 186.
Provincias Unidas, 183, 209.
Provincias Unidas de Holanda y Zelanda, 195.
Pueblo Quemado, 57.
Puerto Caballos, 121, 122.
Puerto Perico, 77.
Puerto Quintero, 167.
Puerto Rico, 43, 180.
Puerto Viejo, 61, 170.
Puná (isla), 61, 77, 119, 151, 167, 207.
Puno, 244.
Punta Piñas, 29, 56, 57.
Purén, 219.
Purificación de Nuestra Señora (La), 160.
Quijos, 77.
Quito, 55, 58, 60, 62, 64, 76, 77, 83, 88, 110, 131, 152, 189, 224, 243, 253, 267.
Quivira, 50.
Realejo (puerto), 118, 170.
Reino de Granada, 64.
Reino de Guatemala, 48-49.
Remolinos (canal), 257.
Revillagigedo (archipiélago), 49, 203.
Rica de Oro, 230.
Rica de Plata, 203.
Rimac (río), 111.
Riobamba, 62.
Río de Hacha, 241.
Río de Janeiro, 157, 186.
Río de la Plata, 20, 31, 33, 68, 76, 78, 143, 156, 165, 184, 243, 244.
Río de San Juan, 76.
Río Grande, 20.
Rioja, La, 68.
Rojo (cabo), 50.
Roncador (isla), 121.
Roqueta (isla), 116.
Rotterdam, 184, 186.
Sacsahuamán, 111.
Salinas (batalla de), 65.
Salomón (archipiélago), 199, 200, 203.
Salta, 68, 244.
San Agustín (cabo), 31, 33.
San Bartolomé (isla), 40.
San Bernardino (estrecho), 70.
San Diego, 203.
San Francisco, 50, 144.
San Ildefonso (cabo), 197.
San Juan (Argentina), 68.
San Juan (río), 47, 56, 57, 58, 63, 221.
San Juan Bautista de Purén, 112.
San Juan de la Frontera, 111.
San Julián, 143.
San Lázaro (archipiélago), 36, 264.
San Lucas (cabo), 167, 202.
San Luis (Argentina), 68.
San Mateo, 57, 61, 121.
San Mateo, (golfo), 121.
San Miguel (cabo), 70, 71.
San Miguel (golfo), 23, 24, 28, 29, 30, 46, 124.
San Miguel de Piura, 62, 110.
San Sebastián (cabo), 202.
Santa (isla), 78, 169.
Santa Catalina (isla), 211, 212.
Santa Cruz (isla), 200.
Santa Cruz de la Sierra, 78, 243.
Santa Cruz de Brasil, 78.
Santa Elena (punta de), 170, 189.
Santa Fe de Bogotá, 64, 77, 243.
Santa Helena (Ecuador), 59.
Santa Isabel de la Estrella, 199.
Santa Lucía (bahía), 33.
Santa Lucía (colina), 111.
Santa María (cabo), 30.
Santa María (isla), 185, 189.
Santa María de Gaete, 112.
Santa María de la Antigua, 21.
Santa María del Darién, 124.
Santa Marta, 64, 77, 97, 120, 140, 241.
Santiago (isla), 39.
Santiago (río), 60.
Santiago (Chile), 111, 112, 148, 167.
Santiago (Méjico), 199.
Santiago de Guadalcázar, 208.
Santiago de Guayaquil, (golfo), 119.
Santiago de la Nueva Extremadura, 219.
Santiago del Estero, 68.
Santiago del Nuevo Extremo, 66.
Santiago de los Caballeros de Guatemala, 48.

Santo Domingo, 110, 242.
Santos (Los), 224.
San Vicente (estrecho), 197.
Saragán, 54.
Sebastián Vizcaíno (bahía), 202.
Serena (La), 112, 213.
Serrana (La, isla), 121.
Sevilla, 31, 33, 38, 40, 120, 121, 122, 135, 140.
Sinaloa, 47, 204.
Solís (mar), 31.
Sonora, 20, 50, 242.
Sonsonat, 152.
Sumatra, 32, 76, 225.
Sur (cabo), 17.
Suramérica, 16.
Surco, 169.
Tacamez, 58.
Tahuantinsuyo, 61.
Tandang, 231.
Tarma, 244, 248.
Tasmania (isla), 17.
Tehuantepec, 115.
Tenochtitlán, 47, 102.
Teque (punta), 258.
Terceras (Las, archipiélago), 121, 122.
Tercio (El), 232.
Terrenate, 200, 226, 227, 233, 234.
Texas, 242.
Texcoco (lago), 87.
Texel, 209.
Tidore, 36, 39, 40, 52, 53, 54, 227, 234.
Tierra de Fuego, 17, 162, 195, 212.
Tierra de Quirós, 203.
Tierra Firme, 21, 22, 65, 77, 82, 101, 129, 130, 140, 153.
Tlaxcala, 47.
Tokelau, 200.
Toledo, 59, 66.
Toltén (batalla), 112.
Tordesillas, 33.
Tordesillas (Tratado), 18, 19, 41.
Toro, 30.
Trinidad (isla), 20, 180, 241.
Trujillo, 61, 78, 110, 111, 169, 215, 221, 244.
Tucapel, 67, 112, 219.
Tucapel (río), 112.
Tucumán, 68, 78, 243.
Tumamaná, 22.
Tumbes, 59, 60, 61, 118.
Tunja, 77.
Urabá (golfo), 21, 28, 124.
Utatlán, 48.
Valdivia, 112, 113, 115, 188, 189, 190, 209, 210, 220, 224, 247, 248, 251.
Valparaíso, 112, 115, 120, 143, 175, 189, 220, 247, 252.
Valladolid, 32, 76.
Vancouver, 25.
Vela (cabo), 120.
Venezuela, 64, 120, 140, 244.
Venta de Cruces, 127, 128.
Venta de la Quebrada, 181.
Ventas de Chagre, 180.
Veracruz, 117, 140, 247.
Veragua, 47, 77, 223, 241.
Vilcabamba, 78.
Villarrica, 112, 113.
Visayas (archipiélago), 227, 232, 261.
Wake (isla), 199.
Westfalia (Paz de), 259.
Yucatán (península), 30.
Zacatula, 52.
Zamboanga, 231.
Zamora, 246.
Zaragoza, 41.
Zautla, 47.

COLECCIÓN
ARMAS Y AMÉRICA

Generación de la Conquista.
Rebeliones indígenas en la América española.
La estrategia española en América durante el Siglo de las Luces.
Los Ejércitos Realistas en la Independencia hispanoamericana.
El soldado de la Conquista.
Últimos reductos españoles en América.
Estrategias de la implantación española en América.
El mantenimiento del sistema defensivo americano.
Ejército y milicias en el mundo colonial americano.
Armas blancas en España e Indias.
Estructuras guerreras indígenas.
Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de mayo de 1992.

El libro *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur,* de Hugo O'Donnell, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del Descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.

En preparación:

- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expansión holandesa en el Atlántico (1590-1800).
- El mar en la historia de América.
- Piratas y bucaneros.
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Función y evolución del galeón para la Carrera de Indias.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 003355

Hugo O'Donnell

ESPAÑA EN EL DESCUBRIMIENTO, CONQUISTA Y DEFENSA DEL MAR DEL SUR

COLECCION MAR Y AMERICA